



Hanna Kozińska-Witt

ORCID: 0000-0003-1806-8305
(Badaczka niezależna, Niemcy)

„[...] gdy stary Wawel otoczą wody kanału”¹. Niezrealizowana droga wodna łącząca Dunaj, Wisłę i Dniestr

Budowę kanału łączącego Dunaj i Wisłę zdecydowano w ustawie kanałowej w roku 1901. Początkowo kanał jedynie planowano, o czym dyskutowano w prasie. Dopiero w roku 1911 rzeczywiście rozpoczęto budowę, co przedstawiano w mediach jako zwycięstwo polityczne Koła Polskiego. Do końca Wielkiej Wojny zrealizowano jedynie ułamek pierwotnego planu. Najbardziej zyskał Kraków, który skanalizowano i zabezpieczono przed powodzią. Autorka przedstawia kolejne fazy projektu i naświetla kontekst wydarzeń z perspektywy elit krakowskich, szczególnie polityków żydowskich działających w Izbie Handlowo-Przemysłowej.

Słowa kluczowe: Galicja, Kraków, komunikacja wodna, Izba Handlowo-Przemysłowa, politycy żydowscy

Wiele już napisano o powojennych planach uprzemysłowienia Małopolski i budowie Nowej Huty. W powszechnej świadomości słabo jest jednak obecny fakt, że nie był to pierwszy zamiar radykalnej zmiany kapitału rozwojowego, tzn. uprzemysłowienia miasta oraz całego regionu. Już w drugiej połowie XIX w. postulowano rozbudowę sieci komunikacyjnej, co miało sprowadzić do miasta przemysł ciężki i zapobiec ubożeniu Krakowa, którego odstraszać wizję dosadnie odmalowywał w roku 1905 radca miejski Ignacy Daszyński:

¹ Artykuł opracowany w ramach projektu realizowanego w latach 2019–2022 w toku prac Ośrodka Studiów nad Historią i Kulturą Żydów Krakowskich UJ w zespole: dr Przemysław Zarubin (kierownik projektu), dr Hanna Kozińska-Witt oraz dr Alicja Maślak-Maciejewska, zakwalifikowany do finansowania przez Narodowe Centrum Nauki w konkursie OPUS-16, nr projektu 2018/31/B/HS3/03657. Cytat z mowy inż. Leo Sympnera z Berlina, „Nowa Reforma” (dalej NR) 222, 14.04.1908, s. 1.

Kraków upada, ludność ucieka za rogatki: jeżeli tak dalej pójdzie, to gminy okoliczne dalej wzrosną, a Kraków stanie się istotnie tylko zbiorem muzealnym, odwiedzanym przez artystów, arystokratów i żebraków².

Wielkie nadzieje wiązano z planowaną budową kanału Dunaj – Wisła i założeniem portu w Krakowie³. W tym artykule przedstawię historię utopijnego przedsięwzięcia, które paradoksalnie, mimo że nie zostało zrealizowane, przyniosło wymieralne owoce i doprowadziło m.in. do powstania Wielkiego Krakowa. Szczególnie interesuje mnie stanowisko, jakie zajmowała krakowska Izba Handlowo-Przemysłowa (dalej: Izba, IHP) i zrzeszeni w niej przedstawiciele krakowskich środowisk żydowskich, które z racji swoich preferencji zawodowych były szczególnie zainteresowane uprzemysłowieniem i modernizacją regionu.

Wywód opieram na lekturze prasy i broszur wydawanych przez różne środowiska galicyjskie i austriackie oraz nielicznych akt archiwalnych⁴.

1. Kontekst

Wiek XIX był czasem kolei i kanałów, systemów przewozowych, które niekiedy z sobą konkurowały⁵. Zarówno Francja, jak i Niemcy oraz Rosja prowadziły wielkie przedsięwzięcia mające na celu ułatwić transport towarów i ludzi (m.in. wojska) oraz zabezpieczyć rozległe tereny przed powodzią. Wobec tego nie ma w tym nic dziwnego, że w ten nurt włączyła się monarchia habsburska. Jiří Janáč zauważa, że kanał miał być nie tyle niedrogą drogą wodną, ale przede wszystkim wyrazem hegemonicznej wizji zjednoczenia Europy Środkowej pod berłem Habsburgów i służyć terytorialnemu „uporządkowaniu” regionu⁶.

² *Z krakowskiej Rady Miejskiej*, NR 63, 17.03.1905, s. 2.

³ *Mowa rm. Adama Doboszyńskiego, Walne zgromadzenie w sprawie wyborów do Rady miejskiej*, Nadzwyczajny dodatek do nr 117, NR 117, 23.05.1905.

⁴ „Nowa Reforma” (1900–1914), „Naprzód” (1900–1914), „Czasopismo Techniczne” (1911–1914) oraz poszczególne numery innych czasopism; Akta miasta Krakowa oraz Ekspozytury dróg wodnych w Krakowie.

⁵ M. Matakiewicz, *Budownictwo wodne*, cz. 1, Lwów 1911, s. 2 n. (manuskrypt); J. Matula, *Zadania ekonomiczne na polu krajowego gospodarstwa wodnego i komunikacyjnego*, cz. 1: *Drogi wodne*, Lwów 1911, 1–38 [przedruk z „Czasopisma Technicznego” (dalej CzT) 1906, 18–24]. Maksymilian Matakiewicz (1875–1940), https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_M/Matakiewicz_Maksymilian_1875_1940.xml Mapa europejskich połączeń kanałowych [w:] <https://de.wikipedia.org/wiki/Donau-Oder-Kanal#/media/Datei:Donau-Oder-Kanal.jpg> [dostęp 26.06.2021].

⁶ J. Janáč, *European Coasts of Bohemia. Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century*, Amsterdam 2012, s. 11 i 21.

Historyk Harald Binder nazywa przeforsowanie projektu kanałów w Galicji w parlamencie wiedeńskim wielkim sukcesem Koła Polskiego⁷. Badacz wskazuje na interesy konkretnych środowisk kronlandu (krajów koronnych) zaangażowanych w przeprowadzenie przedsięwzięcia: ziemian eksportujących drewno, przemysłowców i burżuazję (demokratów) liczących na spadek cen węgla, a za tym idącą gospodarczą i społeczną modernizację, oraz chłopów mających nadzieję, że projekt przyspieszy regulację rzek i zmniejszy niebezpieczeństwo powodzi. Niezaprzeczalnie wielką rolę, jaką w przeprowadzeniu ustawy odgrywał pochodzący z Krakowa poseł Koła Polskiego, Arnold Rapaport⁸. O ile dzieje projektu w parlamencie i jego znaczenie dla polityki imperium były już tematem historycznych badań⁹, to nadal nie wiemy zbyt dużo o jego lokalnej historii: stanowisku Sejmu i Wydziału Krajowego oraz elit krakowskich. Wprawdzie Tomasz Kargol w książce o krakowskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej wspomina względnie obszernie o projekcie, robi to jednak dość ogólnikowo¹⁰.

Sprawę budowy kanału śledziły szczególnie pilnie dwie krakowskie instytucje: Rada Miejska i Izba Handlowo-Przemysłowa (IHP), z tym, że niektóre aktywne w sprawie budowy kanału osobistości były jednocześnie, jak np. Albert Mendelsburg, Maurycy Dattner, Jakób Judkiewicz, Artur Benis i Bernard Wachtel, zarówno radcami miejskimi, jak i działaczami IHP¹¹. Wart podkreśle-

⁷ H. Binder, *Galizien in Wien. Parteien, Wahlen, Fraktionen und Abgeordnete im Übergang zur Massenpolitik*, Wien 2005, s. 386 n.; K. Kaps, *Ungleiche Entwicklung in Zentraleuropa Galizien zwischen überregionaler Verflechtung und imperialer Politik (1772–1914)*, Wien 2015, s. 428; D. Turnock, *Economy of East-Central Europe Stages of Transformation in a Peripheral Region*, London 2006, s. 121; J. Buszko, *Aktivitäten polnischer Abgeordneter in der Legislative der k.u.k. Monarchie (1905–1914)*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” 1996, „Prace historyczne” 121, s. 251–273, tu s. 272; F. Baltzarek, *Zentralistische und Föderalistische Aspekte der Wirtschaftspolitik am Beispiel Galiziens* [w:] *Ausgebeutet oder alimentiert? Regionale Wirtschaftspolitik und nationale Minderheiten in Ostmitteleuropa (1867–1939)*, wyd. U. Müller, Berlin 2006, s. 59–90, tu s. 81.

⁸ Np. *Dział ekonomiczny*, NR 27, 4.02.1903, s. 3. Wymieniano trzy środowiska angażujące się w sprawę kanałów: Koło Polskie, ministerstwo dla Galicyi i posłów krakowskich, *Z Izby handlowej*, NR 268, 16.06.1910, s. 2. Arnold Rapaport (1840–1907), prawnik i poseł Koła Polskiego.

⁹ Np. H. Binder, *Die Wasserstraßenvorlage und die wirtschaftlich-politische Lage Österreichs im Jahre 1901*, „ÖZG” 1992, 1, s. 43–62; <https://de.wikipedia.org/wiki/Donau-Oder-Kanal> [dostęp 26.06.2021].

¹⁰ T. Kargol, *Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie w latach 1850–1939*, Kraków 2003, s. 209–215; też A. Kielbicka, *Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie 1850–1950*, Kraków 2003, s. 55 n.

¹¹ Szerzej o tych radcach T. Kargol, *Skład osobowy, struktura społeczno-zawodowa oraz działalność żydowskich członków krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w latach 1850–1939* [w:] *Budowali nowoczesny Kraków. Żydzi w samorządzie miejskim, gospodarczym i finansowym miasta (1866–1939)*, wyd. Muzeum Historyczne miasta Krakowa, Kraków 2015, s. 148–197, tu 158–161, 167–168.

nia wydaje się fakt, że wszyscy tu wymienieni byli Żydami i reprezentowali interesy elektoratu, który z racji swoich uwarunkowań zawodowych popierał plany uprzemysłowienia gminy. Według własnego świadectwa to właśnie IHP zainicjowała starania o utworzenie kanałów i dróg wodnych i spowodowała, że Koło Polskie zajęło się energicznie tą sprawą¹². IHP doprowadziła do utworzenia komisji, która miała za zadanie oddziaływać na opinię publiczną, na Koło Polskie i i ministerstwo galicyjskie „ze stanowiska interesów ekonomicznych”¹³. Krakowska Izba była w pierwszych latach negocjacji projektu odosobniona w swoim stanowisku: udziału w zebraniu „komitetu specjalnego do dróg wodnych” odmówiły początkowo siostrzane izby z Lwowa i Brodów, nie widząc prawdopodobnie żadnych korzyści dla swoich miast, które leżały w oddaleniu od trasy kanału¹⁴. Józef Bund, referent kolejowy krakowskiej IHP, podkreślał rolę Izby w staraniach o kanał, pisząc:

Petycje, memoriały, wykazy statystyczne, plany, broszury propagandowe itp. publikacje, wydane w interesie wykonania ustawy kanałowej, tworzą w archiwum Izby handlowej i przemysłowej w Krakowie niemal bibliotekę¹⁵.

2. Pierwsze plany

Już w roku 1898 krakowska IHP angażowała się na rzecz urządzenia żeglugi parowej i portu w Nadbrzeziu koło Sandomierza, co ułatwiłoby handel przez Gdańsk¹⁶. Przy tej okazji nadmieniano, że połączenie Dunaju z Odrą jest

¹² *Sprawozdanie z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1901*, Kraków 1902, s. 26.

¹³ Do komisji wchodziłi reprezentanci IHP, delegaci starostwa krakowskiego, Wydziału Krajowego, Izb handlowych we Lwowie, Krakowie i Brodach, *Sprawozdanie z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1901*, s. 73–90.

¹⁴ *Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1901*, s. 74; „[...] wschodnia Galicya, która oświadcza, że nie jest za kanałem do Krakowa, jeżeli nie ma być całkiem pewną rzeczą, czy budowa kanałów dalej na wschód pójdzie” [w:] *Walne zgromadzenie w sprawie wyborów do Rady Miejskiej*, NR 117, 1905, s. 5. Projekt przedłużenia kanału do Sanu i Dniestru uważano za utopijny, *Kanał Wiedeń – Kraków*, NR 80, 18.02.1908, s. 1.

¹⁵ J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-handlowej oraz przebieg starań o wykonanie ustawy Koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, [Kraków 1930], s. 57.

¹⁶ [A. Mendelsburg, A. Benis], *Memoryał w sprawie żeglugi parowej na Wiśle i budowy przystani zimowej w Nadbrzeziu do Wysokiego Kola Polskiego w Wiedniu*, IHP Kraków [1898]; J. Matula, *Ausserung des Wasserdepartments der k.k. Statthaltereı, betreffend das von der k.k. Bezirkshauptmannschaft in Tarnobrzeg vorgelegte generelle Projekt für den Bau eines Verkehrs- und Winterhafens an der Weichsel nächst dem Eisenbahn-Umschlagsplatze in Nabrzezie / Opinia*

koniecznością, a dalsze połączenie z Wisłą tylko kwestią czasu. W 1899 r. towarzystwo „Donau-Verein” z Wiednia, „mające na celu studyowanie sprawy dróg wodnych w Austrii i podniesienie zainteresowania się publiczności naturalnymi i sztucznymi spławami” i angażujące się na rzecz budowy kanału Dunaj – Wisła zwróciło się do krakowskiej Izby z prośbą o materialne i moralne poparcie swej pracy¹⁷.

11 czerwca 1901 r. parlament wiedeński uchwalił projekt budowy nowych dróg kolejowych i wodnych (Wasserstrassenvorlage, WSV)¹⁸. Za *spiritus movens* tej ustawy uważa się premiera rządu austriackiego Ernesta von Körbera (1850–1919), który za sprawą projektów modernizacyjnych i ekonomicznych pragnął jakoby uciszyć konflikty narodowościowe coraz mocniej wstrząsające państwem. W ustawie budowę kanałów galicyjskich połączono *iunctim* z budową kolei alpejskiej i upaństwowieniem kolei północnej. Jak pisał „Naprzód”:

Plan ustawy kanałowej zmierzał do tego, ażeby te prowincje, które nie otrzymały inwestycji kolejowych, połączyć siecią wodną, a zarazem sieć wodną połączyć z głównymi spławami rzekami tak, że w ten sposób kraje dotyczące miałyby łatwą komunikację z morzem¹⁹.

Zarząd Biura Hydrotechnicznego przy c.k. Ministerstwie Handlu wyrażał w sformułowanym w roku 1902 programie przekonanie, że budowa kanału Dunaj – Odra i dalej Dunaj – Wisła otworzy możliwości dla bezpośredniej komunikacji między Morzem Czarnym a Bałtykiem²⁰. Liczono na dostęp do systemu rzek rosyjskich, a tym samym na niezwykle możliwości dla transportu masowego.

budownictwa wodnego c.k. Namiestnictwa, dotycząca ogólnego projektu budowy portu dla ruchu przewozowego i przezimowania statków na Wiśle w pobliżu ładowni kolejowej w Nabrzeziu – przedłożonego przez c.k. Starostwo w Tarnobrzegu, Lwów 1901. Do liczby Namiestnictwa 68.926 z r. 1899; Sprawozdanie z publicznego posiedzenia Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie z dnia 27. Marca 1900, [Kraków 1900], s. 117 n.

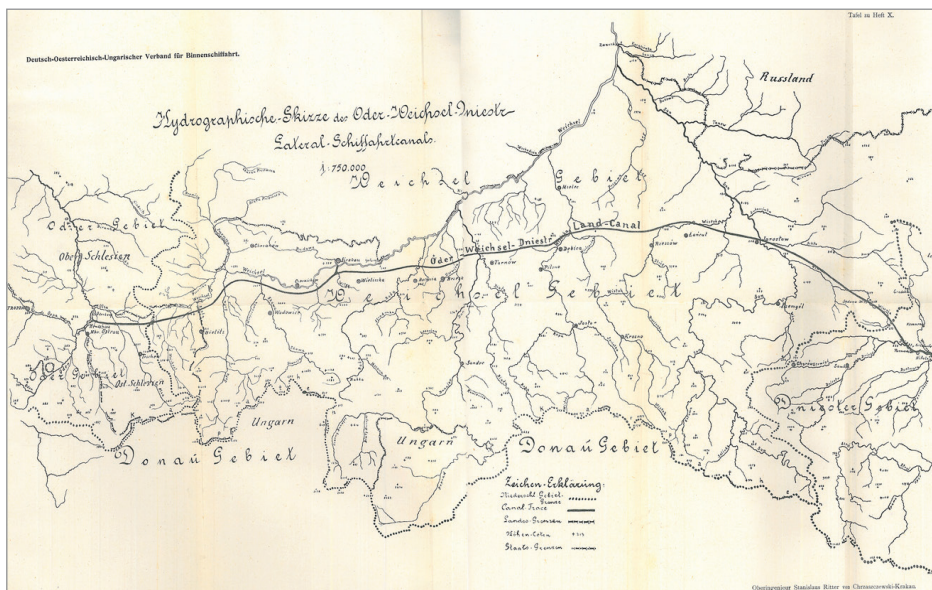
¹⁷ *Sprawozdanie z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1899, Kraków 1900, s. 43.*

¹⁸ J. Bund, *Rozwój kolejnictwa*, s. 53–55; R. Ingarden, *Rozwój budownictwa wodnego w Galicji w ostatnim dziesięcioleciu (odczyt wygłoszony w streszczeniu na uroczystym posiedzeniu V-go Zjazdu Techników Polskich)*, Lwów 1910, s. 13; A. Hausner, *Odrodzenie Galicji a drogi wodne*, Kraków 1911, s. 16–20; M. Matakiewicz, *Drogi wodne w Polsce*, Lwów 1917, s. 34–39; J. Purchla, *Miasto a rzeka [w:] tegoż, Kraków – prowincja czy metropolia*, Kraków 1996, s. 117–122, tu s. 117; A.L. Konopka, *Droga wodna Bałtyk – Morze Czarne przez Wisłę – San – Dniestr – Prut – Dunaj*, Warszawa 1938, s. 16; S. Marung, M. Middel, U. Müller, *Territorialisierung in Ostmitteleuropa bis zum Ersten Weltkrieg [w:] Handbuch einer transnationalen Geschichte Ostmitteleuropas*, Bd. 1: *Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg*, Göttingen 2017, s. 37–130, tu 113–115.

¹⁹ *Kanały, „Naprzód”* 34, 26.08.1910, s. 1.

²⁰ H. Hillinger, *Die österreichischen Wasserstrassen. Mitteilungen*, Münster 1902, s. 3.

Z jednej strony projekt przewidywał połączenie kanału Dunaj – Odra i Wiśły aż do Krakowa, z drugiej wspomniano o planowanym w dalszej perspektywie specjalnym kanale galicyjskim od Wiśły aż do Dniestru²¹. Niewiele później na posiedzeniu krakowskiej IHP jej radca Artur Benis przedstawiał korzyści dla Galicji: ułatwiony dowóz węgla ostrawskiego i konkurencja z węglem pruskim, rozwój przemysłu cynkowego, powstanie nowych fabryk od Podgórzca do Oświęcimia, zwiększony eksport spirytusu, nafty i drewna²². Dużą rolę odgrywał też argument, że budowa kanału zapewni pracę zarówno rzeszom robotników, jak i miejscowym siłom fachowym.



Ilustr. 1. Planowana w 1901 r. trasa kanału²³

Stanisław R. Chruszczewski, nadinżynier Wydziału Krajowego i kierownik biura melioracyjnego w Krakowie, pisał w 1901 r., że z odpowiedzi Ernesta von Koebera na interpelację w parlamencie wiedeńskim wynikało, że rozważano dwa projekty przebiegu kanału: jeden wykorzystywał koryta płynących przez Galicję rzek, drugi prowadzono nowymi przekopami (Landeskanal)²⁴. Sprawozdawca krakowskiej IHP, Artur Benis, wskazywał jednak już w roku

²¹ *Kanały*, „Naprzód” 34, 26.08.1910, s. 1.

²² *Izba handlowo-przemysłowa*, NR 534, 20.11.1907, s. 1 n.

²³ S.R. Chruszczewski, *Der Oder – Weichsel – Dniestr – Kanal*, Berlin 1901, mapa na końcu książki.

²⁴ Tamże, s. 4 i 5.

1901, że wykorzystanie koryta naturalnego będzie niemożliwe ze względu na to, że Wisła stanowiła granicę między Austro-Węgrami i Rosją, a uzyskanie zgody Rosji na skanalizowanie rzeki będzie niemożliwe, i opowiadał się za kanałem sztucznym, który szedł „na północ od linii kolei Karola Ludwika do Jarosławia i tam się łączy z Sanem, a dalej Dniestrem”²⁵. Benis twierdził, że samo ministerstwo nie miało jeszcze na tym etapie jasnego wyobrażenia, jak trasa kanału ma prowadzić.



Ilustr. 2. H. Hillinger, *Die österreichischen Wasserstrassen. Mitteilungen*, Münster 1902, Tafel 1, fragment. Zaznaczone dorzecza rzek górskich, które swoimi wodami mogły zasilać kanał²⁶

Natomiast sprawozdanie IHP wspomina o kilku projektach i wariantach trasy²⁷, m.in. planowano trasę kanału: Bogumin – Działdowo, Zator – Kraków, a potem wzdłuż Galicji: Kraków – Zabierzów – Dąbrowa – Radomyśl – Bojanów – Jarosław – Sądowa Wisznia – przez Rudki do Dniestru – Pertryłów – Okopy²⁸.

W projekcie Biura Hydrotechnicznego szacowano koszty połączenia kanału Dunaj – Odra na odcinku 60 km na 487,400 k., kanalizację Wisły z portem w Krakowie na odcinku 40 km w wysokości 644,400 k. za kilometr, a połączenia z Dniestrem na odcinku 373,6 km w wysokości 334,300 k.²⁹ Już na samym początku zdawano sobie jednak sprawę z technicznych trudności na odcinku od

²⁵ *Sprawozdanie 1901*, s. 80.

²⁶ H. Hillinger, *Die österreichischen Wasserstrassen. Mitteilungen*, Münster 1902, mapa: Wasserversorgung der österreichischen Kanäle.

²⁷ *Sprawozdanie z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1901*, s. 25 n.

²⁸ J. Matula, *Zadania ekonomiczne*, s. 38.

²⁹ H. Hillinger, *Die österreichischen Wasserstrassen*, s. 18 n.; J. Bund, *Rozwój kolejnictwa*, s. 56. Inne sumy; J. Purchla, *Miasto a rzeka*, s. 118.

Odry do Krakowa, które nieuchronnie spowodują eksplozję kosztów budowy i odsuną w daleką przyszłość opłacalność kanału³⁰.

3. Etap 1. Wiedeń–Kraków

W roku 1902 Ministerstwo Handlu rozdało członkom rady przybocznej dla budowy dróg wodnych memoriał dotyczący programu budowy w pierwszym okresie od roku 1904 do 1912³¹. Na tym etapie planowano połączenie kanału Dunaj – Odra z Wisłą do Krakowa³². Długość trasy wynosiła ok. 90 km i koszt obliczono na 31 mln. koron. Sprawozdawca Izby, Arnold Rapaport, uważał, że fundusz ten był zapewniony i że budowa „od Krakowa ku Wiedniowi” zacznie się w roku 1904. Ten odcinek był według niego „najważniejszym dla naszego kraju” i w interesie kraju leżało zapewnienie, żeby budowa została ukończona w pierwszym ośmioleciu trwania robót³³. O lokalizacji portu krakowskiego miało zdecydować po skończeniu pomiarów i zdjęć w listopadzie 1902 r.³⁴

Przeprowadzenie ustawy w parlamencie wiedeńskim i sformułowanie ogólnego programu przez Biuro Hydrotechniczne przy Ministerstwie Handlu³⁵ zapoczątkowało proces negocjacji rozmaitych lokalnych grup interesów, który ożywił się na dobre w roku 1903. Ponieważ Kraków był twierdzą, więc w obradach nad sprawą przebiegu kanałów brały udział nie tylko władze cywilne, ale też wojskowe. I tak na posiedzeniu Komisji dla kanałów spławnych w październiku 1903 r. byli obecni (wyróżnienia HKW):

przewodniczący **starosta Ustyanowski**, członkowie **starszy radca budownictwa Ingarden**, imieniem min. wojny **major sztabu generalnego Zanantoi**, imieniem komendy Igo korpusu **kapitan Pittner**, imieniem komendy twierdzy w Krakowie **major sztabu generalnego Kresel**, imieniem min. Handlu sek. sekcyjny dr **Bonnot**, oraz **radcy dworu Mrasick**, **radca budownictwa Kuhn**, **sekretarz ministerialny hr Alberti** i **starszy komisarz budownictwa Czerwiński**. Imieniem ministra spraw wewnętrznych zasiadają **radca ministerialny Iszkowski**, imieniem ministerstwa rolnictwa **radca dworu Markus**, imieniem ministerstwa kolei **radca budownictwa Magierowski**, imieniem Wydziału krajowego **dyrektor krajowego biura melioracyjnego p. Kędzior** i **starszy inżynier Hapanowicz**. Izbę Handlowo-Przemysłową reprezentują pp. **Albert Mendelsburg**,

³⁰ H. Hillinger, *Die österreichischen Wasserstrassen*, s. 25, 28.

³¹ *Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1902*, Kraków 1904, s. 307; *Kanały*, „Naprzód” 34, 26.08.1910, s. 1; R. Rosłowski, *Droga wodna Odra – Wisła – Dniestr*, Kraków 1911; O. Nadolski, „Kanał żeglugi Dunaj – Odra – Wisła – Dniestr”, *Przegląd Techniczny* 1913, 69, s. 285–288.

³² *Sprawozdanie 1902*, s. 311. Według pisma „Naprzód” koszt połączenia Wisły z Odrą obliczono na 30 mln koron, *Kanały*, „Naprzód” 34, 26.08.1910, s. 1.

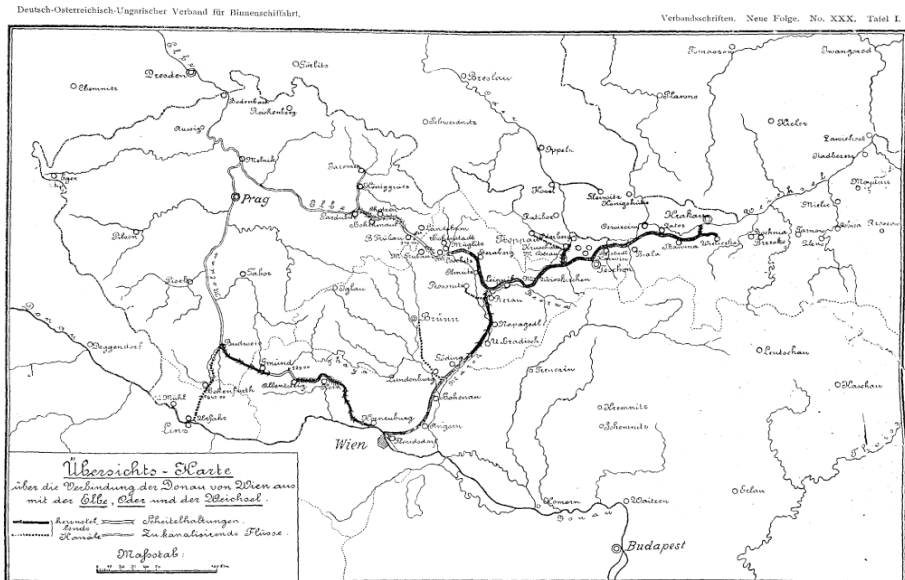
³³ *Sprawozdanie 1902*, s. 313.

³⁴ Tamże, s. 314.

³⁵ H. Hillinger, *Die österreichischen Wasserstrassen*, s. 16.

dr Benis, Edmund Zieleniewski i Maurycy Dattner. Imieniem Towarzystwa rolniczego zasiada dr Witold Milieski, imieniem starostwa górniczego radca górniczy Friedberg³⁶.

Die Verbindung der Donau von Wien aus mit der Elbe, Oder und der Weichsel.



Ilustr. 3. Projekt sieci kanałów łączących Dunaj, Odrę i Wisłę: do Krakowa (1904)³⁷

Dzienniki donosiły szerzej o dwóch galicyjskich projektach planowanego przebiegu kanału: „miejskim” i drugim Namiestnictwa³⁸.

4. Plan miejski

Plan „miejski” został wypracowany na zlecenie krakowskiego samorządu miejskiego przez prof. Tadeusza Sikorskiego (1851–1937) wraz z Miejskim Biurem Technicznym i zakładał, że Kraków stanie się miastem portowym³⁹.

³⁶ *Kronika*, NR 232, 11.10.1903, s. 3.

³⁷ A. Smrček, *Der Pardubitz – Prerau – Krakauer Kanal und seinen Zusammenhang mit dem Donau – Oder Kanal*, Berlin 1904, [b.d.].

³⁸ *Kronika*, NR 63, 17.03.1905, s. 2; *Nowe koryto Rudawy*, NR 441, 26.09.1909, s. 2.

³⁹ *Kraków miastem portowym*, NR 119, 27.05.1903, s. 2; *Budowa kanału pod Krakowem*, NR 282, 10.12.1903, s. 1–2; *Z krakowskiej rady miejskiej*, NR 87, 16.04.1904, s. 2 (wykład prof. Sikorskiego w Tow. Technicznym); *Kronika* NR 63, 17.03.1905, s. 2; T. Sikorski, *Przedłożenie o drogach wodnych*, Kraków 1901; tenże, *Sprawozdanie o projekcie przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków 1904; tenże, *Projekt przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków 1904.

Uważano, że miasto wraz z Podgórzem nadaje się na centralny ośrodek handlowy „najpierw ze względu na korzystne geograficzne położenie, powtóre, że leżą tuż przy Wiśle ukształtować się dającej na arterię komunikacyjną światowego obrotu handlowego”⁴⁰. Planowano przekop przez Dębniki i Zakrzówek z ujściem do Wisły⁴¹. Projekt ten prowadził kanał w ten sposób, że między Bodzowem a Pychowicami kanał przechodził przez Wisłę, zbliżając się do gościńca bielańskiego, biegł równoległe z gościńcem, wpadał do łożyska Wisły i już go nie opuszczał, aż za mostem kolejowym podgórskim naprzeciwko Grzegórzek. Równocześnie planowano przełożenie koryta Rudawy, tak aby powstał pod Dębnikami kanał wpadający do projektowanego przekopu Wisły. Kanał miał zasilać porty: krakowski na Błoniach i podgórski na Dębnikach⁴². Planowano dwa porty, bowiem Kraków i Podgórze leżały wprawdzie topograficznie bardzo blisko, ale administracyjnie były niezależnymi miastami. Na rzecz budowy portu krakowskiego przemawiało znaczenie tego miasta w handlu, za portem podgórskim fakt, że

miasto [Podgórze...] z przyległymi miejscowościami po prawym brzegu Wisły, posiadając szereg fabryk, ma już dziś cechę przemysłowego fabrycznego ogniska, które potrzebuje taniego przewozu płodów surowych do konkurencyjnego wytwarzania wyrobów przemysłowych, wywożonych już dziś na odleglejsze rynki zbytu⁴³.

„Nowa Reforma” relacjonowała, że planowany w Krakowie port był ogromnych rozmiarów:

składał się z siedmiu osobnych portów, przeznaczonych dla poszczególnych gatunków produktów, jak np. zboża, nafta, drzewo, węgla itp. Cztery z tych portów zbudowane są po prawym brzegu Wisły w Zakrzówku i Dębnikach, trzy zaś po lewym brzegu Wisły, na Półwsiu Zwierzynieckim i Błoniach⁴⁴.

Tak więc gmina krakowska domagała się urządzenia zupełnie nowego koryta Wisły biegnącego od wapiennika naprzeciw Półwsia Zwierzynieckiego przez Zakrzówek i Dębniki, a łączącego się z obecnym korytem Wisły przy ujściu Wilgi, naprzeciw Skalki. Przekop ten miał być tak urządzony, aby mógł odprowadzić bardzo wysokie wody i chronić Kraków przed powodzią. Port byłby założony między korytem Wisły a nowym przekopem, na gruntach Dębnik i Zakrzówka. Istniejące koryto Wisły przeznaczano na port zimowy⁴⁵.

⁴⁰ J. Matuła, *Zadania ekonomiczne*, s. 46.

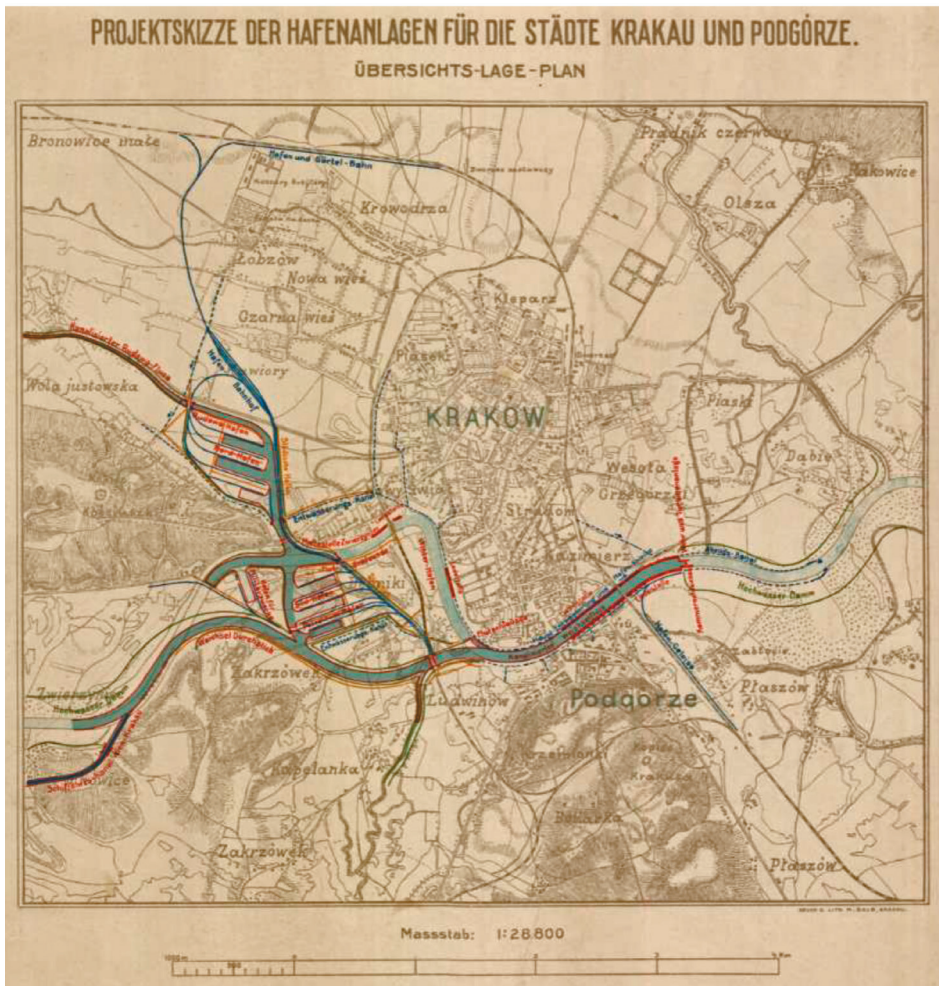
⁴¹ *Kraków miastem portowym*.

⁴² *Budowa kanału pod Krakowem*, NR 282, 10.12.1903, s. 1–2.

⁴³ J. Matuła, *Zadania ekonomiczne*, s. 46.

⁴⁴ Tamże.

⁴⁵ *Kronika*, NR 222, 30.09.1903, s. 2.



Ilustr. 4. Szkic projektowanego przekopu Wisły i portów dla Krakowa i Podgórze, ANKr 29-663-399

5. Projekt Dykcji Dróg Wodnych i Biura Wodnego Wydziału Krajowego

Drugi z wspomnianych projektów był daleko skromniejszy i nie przekraczał nigdzie Wisły – ale od wspólnego obu projektom punktu początkowego między Bodzowem a Pychowicami kanał biegł lewym brzegiem Wisły, dalej w punkcie, gdzie jest w pierwszym projekcie przekop, zwracał się na wschód i zmierzał znowu równoległe z biegiem Wisły pod tor kolejowy do wskazanego

wyżej punktu końcowego na Podgórzu naprzeciw Grzegórzek⁴⁶. Początkowo i w tym projekcie planowano dwa porty, ale po wschodniej, a nie jak w pierwszym, po zachodniej stronie Krakowa. Port podgórski zostałby umieszczony na gruntach Podgórza lub Płaszowa, krakowski na gruntach Grzegórzek, Piasek lub Dąbia. Od Wisły prowadziłby do tego portu krótki kanał. Na początku roku 1905 Tadeusz Sikorski mówił jednak już o tylko jednym porcie, który planowano albo między Krakowem, Podgórzem a Zwierzyńcem, albo w okolicy Płaszowa⁴⁷. To drugie położenie Wydział Krajowy uważał za korzystniejsze. Postulowano negocjacje z Podgórzem, ale początkowo władze Podgórza „odtrąciły bratnią dłoń Krakowa, wyciągniętą do nich”, czyniąc z lokalizacji planowanego portu argument przetargowy w negocjacjach integracyjnych⁴⁸.

Prawdopodobnie projekt namiestnictwa opierał się na projekcie rządowym, o którym jednak wiadomo stosunkowo niewiele. Szczegóły zawierał memoriał Ministerstwa Handlu, który przedstawiał program budowy w pierwszym okresie od roku 1904 do 1912 i przeznaczal na budowę kanału sztucznego aż do Wisły 30 mld koron⁴⁹. Port miał być urządzony w Skawinie, w pobliżu wału Kopanki⁵⁰. Osobno były przygotowywane plany portu pod Krakowem. Rząd projektował budowę portu na gruntach Dębnik i Zakrzówka, naprzeciw Półwsia Zwierzynieckiego⁵¹.

Wydaje się, że już od samego początku w Krakowie zdawano sobie sprawę, że projekt miejski był megalomański, zbyt kosztowny i przez to niemożliwy do realizacji. Wskazuje na to fakt, że Maurycy Dattner, delegat Izby do komisji rewizji trasy kanału Kraków – Zator, jeszcze w roku 1903 stwierdził, że

sprawa budowy portu przynajmniej o cały rok została oddalona przez żądanie miasta, [...] wnosi o wpłynięcie na miasto, aby dalsze jego żądania nie były zbyt wygórowane, gdyż przez to mogłaby się sprawa jeżeli nie zabagnić, to przynajmniej odwlec na lat kilka⁵².

Tak więc krakowska Izba, chociaż krytyczna wobec projektu rządowego⁵³, wypowiadała się za wdrożeniem do realizacji projektu Namiestnictwa. Dyskusje nad kanałem dominowały posiedzenia Izby⁵⁴. Pod koniec roku 1904, powołując się na organ cywilnych inżynierów austriackich, donoszono, że pierwsze

⁴⁶ *Budowa kanału pod Krakowem*, NR 282, 10.12.1903, s. 1–2.

⁴⁷ *Sprawy wodne w krakowskiej Radzie miejskiej*, NR 75, 1.04.1905, s. 2.

⁴⁸ *Z uwag pesymisty*, NR 76, 2.04.1905, s. 1.

⁴⁹ *Sprawozdanie 1902*, s. 307 i 311.

⁵⁰ *Kronika*, NR 222, 30.09.1903, s. 2.

⁵¹ Plany Sikorskiego i namiestnictwa „w wielkich rozmiarach, w kolorach” wisiały na ścianach sal obrad, *Zabezpieczenie miasta przed powodzią*, NR 77, 3.04.1905, s. 2.

⁵² *Dział ekonomiczny*, NR 247, 1903, s. 3

⁵³ *Kronika*, NR 233, 13.10.1903, s. 2.

⁵⁴ *Dział ekonomiczny*, NR 235, 1904, s. 3.

plany kanałów były ukończone i że roboty na trasie Zator – Pychowice zaczną się prawdopodobnie wiosną następnego roku⁵⁵. W tym samym roku przystąpiono do rewizji trasy kanału. W tym celu zjechała do Krakowa złożona z przeszło 30 urzędników technicznych z Wiednia i ze Lwowa komisja reambulacyjna kanału spławnego od Zatora do Skawiny, będącego częścią wielkiego kanału Kraków – Wiedeń⁵⁶. Komisja miała za zadanie w obecności stron zainteresowanych zbadać trasę kanału od Zatora do Skawiny na miejscu i przeprowadzić ze stronami rokowania co do wykupu gruntów. Przed komisją stawiali się przedstawiciele gmin z powiatów: krakowskiego, podgórskiego, wadowickiego oraz gminy miasta Krakowa, którzy przedstawili szereg zarzutów i dawali wyjaśnienia natury ogólnej⁵⁷. Przybyli również na wezwanie właściciele gruntów, które miały sąsiadować z projektowanym kanałem. Posiedzenie komisji zakończyło się bankietem w Grand Hotelu⁵⁸.

W lipcu 1905 r. Ministerstwo Handlu utworzyło w Krakowie Ekspozyturę dyrekcji dla budowy kanałów i dróg wodnych, która miała na celu opracowanie szczegółowych planów i kosztorysów kanalizacji w Krakowie i portu oraz opracowanie szczegółowego projektu kanału między Krakowem a Zatorem⁵⁹. Prezydent miasta, Juliusz Leo, oceniał, że wraz z utworzeniem tego urzędu techniczno-administracyjnego sprawa kanału wkroczyła w nową fazę⁶⁰.

6. Plan alternatywny

Prace komisji oraz negocjacje z Wysokim c.k. Ministerstwem Spraw Wewnętrznych wpłynęły w roku 1905 na zmianę planów Miejskiego Biura Wodnego, które na podstawie obliczeń c.k. Centralnego Biura Hydrograficznego i c.k. Dyrekcji Dróg Wodnych przygotowało tzw. Plan alternatywny przekopu Wisły pod Krakowem⁶¹. Prezydent Juliusz Leo nazwał projekt pośrednim między rządowym a miejskim⁶². Dużą rolę na kształt nowego projektu odegrało obliczenie

⁵⁵ *Kanały spławne*, NR 229, 1904, s. 3.

⁵⁶ *Kronika*, NR 1904, 272, s. 2; A. Smrček, *Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte Donau – Elbe, Donau – Oder und Donau – Weichsel*, Groß-Lichterfelde 1909, s. 25 n.

⁵⁷ *Dział ekonomiczny*, NR 226, 4.10.1903, s. 3.

⁵⁸ *Kronika*, NR 233, 13.10.1903, s. 2.

⁵⁹ *Ekspozytura dyrekcji dróg wodnych w Krakowie*, NR 110, 14.05.1905, s. 3. W skład ekspozytury wchodziło 27 inżynierów, kilku urzędników administracyjnych i odpowiednie siły pomocnicze.

⁶⁰ *Pierwsze posiedzenie nowej Rady m. Krakowa*, NR 137, 17.06.1905, s. 2.

⁶¹ T. Sikorski, *Sprawozdanie o alternatywnym projekcie przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków 1906.

⁶² *Z krakowskiej Rady miejskiej*, NR 23, 28.01.1905, s. 1–2.

horrendalnych kosztów wywłaszczeń i odszkodowań projektu „miejskiego”⁶³. Ogromny wpływ miało też doświadczenie wielkiej powodzi w lipcu 1903 r., które umocniło przekonanie o konieczności przedpowodziowej ochrony miasta⁶⁴. Powódź dowiodła, że obliczenia, na których opierano wstępne projekty kanałowe i lokalizację portu, były w dużej mierze mylne, i że urządzenia mogłyby być w przyszłości zalewane⁶⁵.



Ilustr. 5. Powódź w roku 1903, zalana ul. Wolska, NAC 1-G-4587-12

Dlatego miasto żądało, oprócz przełożenia koryta Wisły za sprawą przekopu, kanalizacji rzeki także wykonania murów przeciwpowodziowych i budowy kanałów rezerwowych (Unrats- und Entlastungskanäle), budowy portu na lewym brzegu oraz regulacji Rudawy i Wilgi na terenie miasta⁶⁶. Izba poparła te żądania. Oprócz tego Izba postulowała zaczęcie robót w 1904 r., budowę dworca kolejowego w porcie (Rangierbahnhof) oraz urządzenie terenów składowych wzdłuż urządzeń portowych. Specyficzne życzenia wyraziło też wojsko. Nowy projekt przewidywał krótszy niż poprzednio przekop Wisły: od klasztoru Zwierzynieckiego ukośnie przez Dębniki do ujścia Wilgi naprzeciw Skałki, i wyznaczał na prawym brzegu teren, na którym stanąć miał port⁶⁷. W razie budowy takiego przekopu stare, ostre kolano Wisły byłoby odgródzone i przeznaczone

⁶³ T. Sikorski, *Sprawozdanie*, s. 6 n.

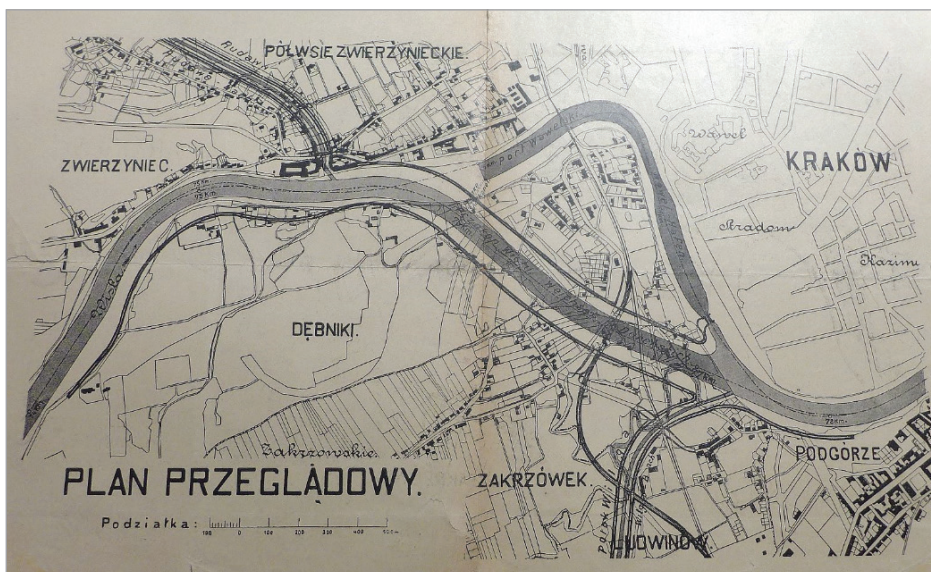
⁶⁴ T. Sikorski, *Projekt alternatywny*, s. 1 n.

⁶⁵ Mowa A. Rapaporta [w:] *Sprawozdanie 1904*, s. 117.

⁶⁶ A. Smrček, *Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte*, s. 26.

⁶⁷ Tamże, s. III; *Sprawy wodne na krakowskiej Radze Miejskiej*, NR 75, 1.04.1905, s. 2.

na urządzenie miejsca na port handlowy. Z przekopem Wisły łączyła się sprawa portu. Wciąż nie zdecydowano o jego lokalizacji. Rozważano dwie możliwości: albo między Krakowem, Podgórzem a Zwierzyńcem, albo w okolicy Płaszowa, czyli w jednej z lokalizacji proponowanych już w poprzednim projekcie. Prezes Koła Polskiego, Apolinary Jaworski, przedstawiał to niezdecydowanie jako przyczynę zwłoki interwencji na rzecz budowy kanału⁶⁸.



Ilustr. 6. Plan przeglądowny przekopu kanału, na podstawie: T. Sikorski, *Sprawozdanie o alternatywnym projekcie przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków 1906, zał. 2

Po zmianie planów i przedstawieniu projektu alternatywnego, który umożliwiał radykalne cięcie kosztów przedsięwzięcia, ale jeszcze przed podjęciem decyzji, gdzie miałyby znajdować się port, władze miejskie i Izba podejmowały interwencje, aby skłonić rząd do przystąpienia do budowy, tym bardziej że w marcu 1904 r. uzyskała cesarską sankcję ustawa o pożyczce krajowej na ten cel⁶⁹. Na jej mocy kraj miał się do nich przyczynić w 12,5% (1/8) do ogólnych kosztów kanału w Galicji. W tymże roku zaczęto kanalizować Wisłę pod Krakowem celem „zawiązania w tym punkcie kanału z rzeką”⁷⁰.

⁶⁸ *Z Rady państwa*, NR 108, 1904, s. 3, por. *Sprawozdanie 1904*, s. 118.

⁶⁹ *Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie z rok 1902*, Kraków 1904, s. 307 n.; R. Ingarden, *Rozwój budownictwa wodnego*, s. 13. Rzeki spławne i żeglowne były regulowane w Austrii wyłącznie z funduszków państwowych, zob. M. Rybczyński, *Regulacja rzek*, Lwów 1916, s. 52.

⁷⁰ M. Matakiewicz, *Drogi wodne w Polsce*, s. 34.

W kwietniu 1905 r. udała się do Wiednia deputacja Rady Miasta pod przewodnictwem prezydenta, Juliusza Leo. Uzyskano audiencję w prezydium Koła Polskiego, a następnie u prezydenta ministrów. Osobno interweniowała IHP⁷¹. Obie instytucje porozumiewały się z Kołem Polskim, planując następne kroki⁷². Ciekawe, nie interweniowano wspólnie. Być może wiązało się to z faktem, że w „sprawę kanałową” zaangażowanych było wiele różnorodnych instytucji i brak było centralnego organu odpowiedzialnego za planowanie i realizację. (Z drugiej strony nasuwa się pytanie, jaki nieformalny związek zachodził właściwie między samorządem miejskim i Izbą: czy obie instytucje uzupełniały się w działaniach?). Jednocześnie w samym Krakowie głośniejszy wybrzmiewały głosy powątpiewające w powodzenie inicjatywy, np. Józefa Łepkowskiego⁷³ czy Józefa Jakuba Muczковского⁷⁴, którzy działając w gremiach konserwatorskich, opowiadali się za rozwojem miasta wyłącznie z wykorzystaniem jego kapitału kulturowego. W tym samym czasie w „Nowej Reformie” pisano, że znaczna część Koła Polskiego uważała sprawę budowy kanałów galicyjskich za straconą i chciała przeprowadzić przynajmniej regulację rzek w Galicji⁷⁵. Samo Koło Polskie zaprzeczało tej wykładni jego polityki⁷⁶.

Nie zaniechano jednak dalszych posiedzeń, na których omawiano zabezpieczenie miasta przed powodzią, przełożenie koryta Rudawy i wybór miejsca pod port, na które starostwo krakowskie zapraszało delegatów zainteresowanych ministerstw, Namiestnictwa, Wydziału Krajowego, gminy miasta Krakowa, władz wojskowych, obu dyrekcji kolei (państwowej i północnej), IHP oraz wszystkich zainteresowanych gmin podmiejskich⁷⁷. W czerwcu 1905 r. trwały obrady komisji reambulacyjnej dla przestrzeni Zator – Kraków i udzielenie konsensu na budowę wydawała się bliska⁷⁸. Komisja miała za zadanie wypracowanie operatu, który byłby podstawą nowego projektu. Donoszono, że w budżecie Austrii na rok 1906 ujęto sumę 2 860 000 k. na rozpoczęcie budowy kanału Wisła – Odra, a mianowicie na wykupienie gruntów między Zatorem i Samborkiem i na kanalizację Wisły pod Krakowem (tej sumy brak było jednak w urzędowym drukowanym preliminarzu)⁷⁹. W tym czasie zlecono też

⁷¹ *Kronika*, NR 78, 5.04.1905, s. 2; *Deputacja krakowska w Wiedniu*, NR 80, 7.04.1901, s. 1; *Sprawozdanie 1905*, s. 88 n.; T. Kargol, *Izba*, s. 212.

⁷² *Przyrzeczenia i fakta*, NR 84, 12.04.1905, s. 1.

⁷³ *Z krakowskiej Rady miejskiej*, NR 23, 28.01.1905, s. 1–2.

⁷⁴ *Z krakowskiej Rady miejskiej*, NR 62, 16.03.1905, s. 2.

⁷⁵ *Sprawa kanałów i propinacyi*, NR 77, 3.04.1905, s. 1; *Z parlamentu i z poza parlamentu*, NR 78, 5.04.1901, s. 1; *Skandaliczny zwrot sprawy*, NR 82, 9.04.1901, s. 1.

⁷⁶ *Z Koła polskiego*, NR 83, 11.04.1901, s. 1.

⁷⁷ *Zabezpieczenie miasta przed powodzią*, NR 77, 3.04.1905, s. 2.

⁷⁸ *Kanały wodne*, NR 157, 1905, s. 2.

⁷⁹ *Budżet Austrii na rok 1906*, NR 220, 27.09.1905, s. 2.

wykonanie definitywnych planów regulacji Wisły i Rudawy⁸⁰. W lipcu 1906 r. donoszono o gotowych planach i kosztorysach⁸¹.

W 1906 r. na dobre szerzyły się pogłoski, że „rząd niema wogóle zamiaru dokonać budowy sztucznych dróg wodnych, w szczególności kanału Kraków – Wiedeń”⁸². Donoszono o piętrzących się trudnościach technicznych opóźniających rozpoczęcie przedsięwzięcia⁸³. Imputowano nienazwanym przeciwnikom budowy kanału, że przystąpili do akcji przygotowania opinii publicznej na fakt, że budowa kanału w obrębie Galicji będzie zupełnie zaniechana, a fundusze uchwalone ustawą z 11 czerwca 1901 r. zostaną zużyte na inne cele⁸⁴. Przeciw rezygnacji z projektu protestowała IHP, która porozumiała się w sprawie odpowiedniej petycji z Prezydium miasta Krakowa. Wielokrotnie interweniowało Koło Polskie⁸⁵. W lipcu 1906 r. „inspirowana często przez rząd” „Neue Freue Presse” opublikowała bardzo niekorzystne *Obliczenie rentowności kanału Dunaj – Odra*⁸⁶. Na fali tych nastrojów w „Nowej Reformie” pisano w marcu 1907 r. z rezygnacją, że nie wiadomo, czy ustawa kanałowa w ogóle kiedykolwiek będzie wykonana⁸⁷. Mimo tych coraz głośniejszych wyrażanych wątpliwości minister handlu Josef Forzt zapewniał delegatów IHP, że w roku 1907 przeprowadzona będzie kanalizacja Wisły od ujścia do Dąbia, po czym nastąpi budowa obu kolektorów, jednego po stronie podgórskiej, drugiego po stronie krakowskiej, a wylot tych kolektorów znajdzie się powyżej jazu w Dąbiu⁸⁸. Forzt zapewniał też, że Rudawa zostanie przełożona, co zabezpieczy miasto przed powodzią. I rzeczywiście w marcu ministerstwo wezwało magistraty Krakowa i Podgórze do powołania komisji obchodowej w sprawie kanalizacji⁸⁹. Wobec tego zaangażowany

⁸⁰ *Kronika*, NR 291, 22.12.1905, s. 3.

⁸¹ *Przykład dla Austrii*, NR 147, 3.07.1906, s. 1; *Minister handlu Dr Forzt w Krakowie*, NR 210, 1906, s. 3.

⁸² *Sprawozdanie 1906*, s. 115; *Koło polskie wobec budowy kanałów wodnych*, NR 42, 22.02.1906, s. 1; *Dział ekonomiczny*, NR 283, 1906, s. 3.

⁸³ *Dział ekonomiczny*, NR 12, 17.01.1906, s. 2 n.

⁸⁴ *Sprawozdanie 1906*, s. 210. Np. artykuł w „Czasie” 256, z 8.11. 1906; *Niemieckie koła rządowe a Izba handlowo-przemysłowa*, NR 278, 19.06.1907, s. 1 n.; agraryusze, zwłaszcza niemieccy, i posłowie z krajów alpejskich, *Widoki budowy kanału*, NR 186, 22.04.1908, s. 1. O tych przeciwnikach obszernie *Memoryał Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie o noweli ustawy o budowie dróg wodnych w Austrii z 11. czerwca 1901*, Dz.p.p. Nr 66, wniesionej przez c.k. Rząd z końcem grudnia 1911 w Izbie Posłów pod tytułem: *Entwurf eines Gesetzes [...]*, CzT 10, 10.10.1912, s. 1–14, tu s. 2, 4–5.

⁸⁵ *Interpelacja w sprawie kanałowej*, NR 37, 16.02.1906, s. 3; *Koło polskie wobec budowy kanałów wodnych*, NR 42, 22.02.1906, s. 2.

⁸⁶ *Pod adresem Koła polskiego w Wiedniu*, NR 153, 10.07.1906, s. 1.

⁸⁷ *Korespondencya „Nowej Reformy”*, NR 52, 31.06.1907, s. 1.

⁸⁸ *Izba handlowo-przemysłowa*, NR 83, 20.02.1907, s. 1. Josef Fořt (1850–1929).

⁸⁹ Planowano wybudowanie ruchomego jazu w Dąbiu, służy dla utrzymania ruchu statków na Wiśle w czasie, gdy jaz będzie Wisłę spiętrzał, wreszcie budowę bulwarów na przestrzeni od

w negocjacje Tadeusz Sikorski nie uważał jeszcze w roku 1907 sprawy kanałów spławnych za całkowicie pogrzebaną, a jedynie za opóźnioną z powodów technicznych⁹⁰ Zauważono jednak z niepokojem, że projektu kanałowego nie wymieniono w mowie tronowej cesarza Franciszka Józefa z 19 czerwca 1907 r.⁹¹

Starania o realizację projektu pozostały rzeczywiście bezowocne, bowiem władze austriackie ograniczyły się do prac studyjnych i projektowych⁹². I tak „Nowa Reforma” wspominała na początku roku 1908 ze zniecierpliwieniem, że plany linii galicyjskiej od rzeki Białej do Krakowa były gotowe, na linii Zator – Samborek zakończono już nawet rewizję trasy, i że można byłoby przystąpić już do wykupu gruntów i rozpocząć budowę⁹³. Na posiedzeniu Rady Miejskiej przygotowano debatę na temat kanału, w której szczególnie aktywni byli Maurycy Dattner oraz Artur Benis. Postanowiono porozumieć się z IHP w sprawie wspólnej akcji, która zresztą nie przyniosła żadnych wymiernych wyników⁹⁴. W ogłoszonej w roku 1908 ekspertyzie Ministerstwa Handlu w sprawie budowy kanałów wypowiediano się tylko na temat kanału Dunaj – Odra, z Wiednia do Bogumina, przemilczając ewentualne połączenie do Wisły, co jednak niewiele później skorygowano⁹⁵. Mimo to w maju 1908 r. kierownik Ekspozytury Budowy Dróg Wodnych, radca budownictwa Jan Czerwiński, witał rzeczoznawców ministerialnej ekspertyzy dla spraw budowy kanału, którzy wizytowali brzegi Wisły i przeprowadzali odpowiednie badania konieczne dla skanalizowania Wisły i zadecydowania o położeniu portu⁹⁶. Przyszły port eksperci umiejscowiali alternatywnie powyżej albo poniżej miasta, w Płaszowie lub w Dębnikach⁹⁷. Rzeczoznawcy wypowiedzieli się za trasą śluzową, która

wapiennika Schönbergerów do Grzegórzek, murów chroniących Kraków i Podgórze przed powodzią oraz kolektorów po obu brzegach Wisły, *Kronika* NR 148, 29.03.1907, s. 2; *Dział ekonomiczny*, NR 180, 19.04.1907, s. 3; *Dział ekonomiczny*, NR 196, 29.04.1907, s. 3; *Dział ekonomiczny*, NR 206, 1907, s. 3 n.

⁹⁰ *Z ruchu wyborczego*, NR 214, 11.05.1907, s. 1.

⁹¹ *Koło Polskie*, NR 278, 20.06.1907, s. 1; *Mowa tronowa*, NR 279, 20.06.1907, s. 1; *Odczytanie mowy tronowej*, NR 279, 20.06.1907, s. 1; *O adres do tronu*, NR 281, 21.06.1907, s. 1.

⁹² T. Kargoł, *Izba*, s. 212; *Dwie sprawy*, NR 337, 25.07.1907, s. 1; *Nowy gabinet austriacki*, NR 519, 11.11.1907, s. 1.

⁹³ *Budowa kanałów Wiedeń – Kraków*, NR 44, 28.01.1908, s. 1; *Z komisji budżetowej*, NR 127, 17.03.1908, s. 1.

⁹⁴ *Z Rady m. Krakowa*, NR 61, 7.02.1908, s. 1.

⁹⁵ *Co to znaczy?*, NR 215, 9.05.1908, s. 1; *Kanał Dunaj – Wisła – Odra*, NR 216, 10.05.1908, s. 1; *Zwrot w sprawie kanałowej*, NR 219, 12.05.1908, s. 1.

⁹⁶ *Kronika*, NR 221, 13.05.1908, s. 2; rzeczoznawcy: Sympher z Berlina, Herman z Essen, Frenteny z Berlina, Gunesch z Wiednia, Oelweiss z Wiednia, Hrasky z Pragi i Smrecek z Brna, urzędnicy Mrazik, Socher, Schneller, *Kronika*, NR 222, 14.05.1908, s. 1.

⁹⁷ *Kronika*, NR 223, 14.06.1908, s. 2, *Kronika*, NR 239, 23.05.1908, s. 3. Karol Rolle wspominał, że umieszczenie portu poniżej Krakowa umożliwiły „starania i wpływy polityczne”, K. Rolle, *Wstęp [w:] Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. K. Rolle, Kraków 1931, s. VIII.

była oszczędniejsza⁹⁸. Pod koniec 1908 r. Dyrekcja Budowy Dróg Wodnych przystąpiła do wytyczenia trasy nowego kanału i wyznaczenia pasu nadbrzeżnych gruntów przeznaczonych do wywłaszczenia w Krakowie i Podgórzu⁹⁹.

Do końca 1909 r. nie wykonano jednak żadnych robót przygotowawczych ani oceny warunków i kosztów, co krytykował m.in. Wydział Krajowy¹⁰⁰. Sikorski uważał wręcz, że roboty kanalizacyjne na Wiśle pod Krakowem zostały wyjęte z projektu budowy kanałów, aby uwolnić je od zależności z tym przedsięwzięciem, co ułatwiłoby rezygnację z budowy kanału¹⁰¹. W marcu 1909 r. Ministerstwo Handlu udzieliło jednak konsensu na budowę galicyjskiej przestrzeni kanału i Ekspozytura Dyrekcji Dróg Wodnych mogła przystąpić do wykupu gruntów pod budowę¹⁰². Zdegustowane nierychliwością rządu Koło Polskie usiłowało zablokować przedłożenie budżetu Ministerstwa Handlu na rok 1909, nie ujęto bowiem w nim środków na budowę kanałów; odnośną rezolucję odrzucił jednak parlament wiedeński¹⁰³.

W roku 1907 Ministerstwo Handlu ponowiło studia nad gospodarczym i komunikacyjnym znaczeniem kanału Dunaj – Odra i jego rentownością, których wynikiem było wydane w grudniu 1909 r. sprawozdanie¹⁰⁴. Skalkulowane ostatecznie w roku 1910 koszty były siedmiokrotnie wyższe niż zaplanowane w roku 1901¹⁰⁵. Coraz bardziej słyszalne były głosy, że budowa została ostatecznie zaniechana z powodu nierentowności przedsięwzięcia¹⁰⁶. W tym samym roku rząd austriacki oficjalnie ogłosił niemożność wykonania postanowionych w roku 1901 ustaw, tłumacząc to niedobrym stanem finansów państwowych. Jednocześnie wyrażano gotowość wypłacenia odszkodowań dla poszkodowa-

⁹⁸ *Wyniki obrad ankiety w sprawie kanałów*, NR 227, 16.05.1908, s. 2.

⁹⁹ *Z Podgórza*, NR 42215.09.1908, s. 2.

¹⁰⁰ *Z przedłożeń sejmowych*, NR 443, 26.09.1908, s. 2; *Z Rady m. Krakowa*, NR 45, 29.01.1909, s. 1; *Rewizja trasy Skotniki – Kraków, Dział-ekonomiczny*, NR 286, 25.06.1909, s. 3.

¹⁰¹ *Zebranie Tow. Demokratycznego*, NR 189, 25.04.1909, s. 1 n.

¹⁰² *Budowa kanału Wiedeń – Kraków*, NR 128, 19.03.1909, s. 3.

¹⁰³ *Budżet ministerstwa handlu*, NR 217, 1 13.05.1909, s. 1; *Sprawa kanału*, NR 219, 14.05.1909, s. 1; *Czesi przeciw kanałom galicyjskim*, NR 220, 14.05.1909, s. 1; *Skandal regulacyjny*, NR 228, 19.05.1909, s. 1.

¹⁰⁴ *Sprawozdanie 1907*, s. 257; *Kanał Dunaj – Odra*, NR 252, 5.06.1907, s. 2; *Budowa kanału Wiedeń – Kraków zagrożona*, NR 62, 7.02.1908, s. 1; *Również IHP przeprowadziła własne badania, referent A. Benis, Izba handlowo-przemysłowa*, NR 534, 20.11.1907, s. 1 n.; *Budowa kanałów – znowu odłożona*, NR 38, 25.01.1909, s. 1; R. Ingarden, *Trasa kanału żeglugi Wisła – Dniestr na przestrzeni „Kraków – Kalników”*, Lwów 1911, s. 2.

¹⁰⁵ J. Purchla, *Miasto a rzeka*, s. 119; M. Willfort, *Die Wasserstrassen in Österreich*, „Der Bautechniker” 1911, 12, s. 257 n.; *Wielka deputacja*, NR 75, 1.04.1905, s. 1; *Widoki budowy kanału*, NR 186, 22.04.1908, s. 1; *Budowy dróg wodnych*, NR 261, 11.06.1910, s. 1 n.; *Izba panów a kanały*, NR 284, 25.06.1910, s. 1; *Przeciwnicy kanałów*, NR 285, 26.06.1910, s. 1; M. Wojtkiewicz, *Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu*, Warszawa 1934, s. 437.

¹⁰⁶ T. Kargol, *Izba*, s. 213; *Sprawozdanie 1910*, s. 123.

nych krajów koronnych¹⁰⁷. Rząd wdrożył rokowania z Kołem Polskim, którego niektórzy członkowie zgadzali się na odszkodowanie mające wynosić początkowo 59 mld, a później 100 mld koron¹⁰⁸.

7. Upaństwowienie kolei północnej w roku 1906 (Nordbahn)

Jak już wspominałam, „pakiet komunikacyjny” zawierał początkowo zarówno budowę kanałów, jak i upaństwowienie kolei północnej, ale wydaje się, że media traktowały te obie sprawy oddzielnie, a nawet jako konkurencyjne. I tak już w roku 1905 „Nowa Reforma” wyrażała obawę, że rząd upaństwowieniem kolei północnej „zachce nas zaspokoić i pozbyć się nas, nie wykonując ustawy kanałowej, albo budując kanały odroczy upaństwowienie kolei północnej na czas nieograniczony”¹⁰⁹. Ta wykładnia była zgodna z duchem ustawy kanałowej, zgodnie z którą planowano kanały dla prowincji nieobjętych siecią kolei państwowych. Upaństwowienie kolei północnej można było wobec tego interpretować jako częściowe wykonanie ustawy.

Dziennik zdawał relacje z pertraktacji na temat upaństwowienia¹¹⁰. W maju 1906 r. „Nowa Reforma” donosiła, że batalia o kolej północną została przez Koło Polskie przegrana¹¹¹. Ale już w październiku pisano, że przedłożenie o upaństwowienie kolei północnej zostało uchwalone¹¹². Omawiający sprawę poseł Koła Polskiego Henryk Kolischer nie łączył upaństwowienia kolei z budową kanałów, stwierdzając, że była to „druga ważna sprawa” zagwarantowana ustawą parlamentarną, którą rząd powinien wykonać. Natomiast żądania budowy kanału łączono ze sprawą kolei północnej niewiele później, bo w roku 1908, wskazując na niewydolność komunikacji kolejowej i konieczność usprawnienia

¹⁰⁷ R. Sieger, *Das Ende der österreichischen Kanalprojekte*, „Geographische Zeitschrift” 1910, 12, s. 701–703; *Z walki o kanały*, NR 293, 1.07.1910, s. 1; *Koło polskie a kanały*, NR 294, 2.07.1910, s. 1 n.; *Koło polskie a kanały*, NR 298, 5.07.1910, s. 1.

¹⁰⁸ *Sprawozdanie 1910*, s. 129; *Zagrożone kanały*, NR 278, 22.06.1910, s. 1; *Walka o kanały*, NR 279, 22.06.1910, s. 1; *Rekompensaty za kanały*, NR 298, 5.07.1910, s. 1; *Zaprzeczanie kanałów*, NR 479, 20.10.1910, s. 1; *Rokowania także z Czechami, Nowa zwłoka*, NR 565, 7.12.1907, s. 4. Sprawozdawcy podkreślali przy tym, że Koło Polskie nie wypracowało jednolitej strategii prokanałowej, np. ludowcy z posłem Stapińskim wypowiadali się przeciwko budowie, *Walka o kanały*, NR 279, 22.06.1910, s. 2.

¹⁰⁹ *Deputacja krakowska w Wiedniu*, NR 80, 7.04.1901, s. 1.

¹¹⁰ *Wiadomości parlamentarne*, NR 141, 22.06.1905, s. 2; *Korespondencja „Nowej Reformy”*, NR 143, 25.06.1905, s. 1; *Upaństwowienie kolei północnej*, NR 206, 10.09.1905, s. 2.

¹¹¹ *Przeegraliśmy!* NR 118, 26.05.1906, s. 1; *Z Rady Państwa*, NR 118, 26.05.1906, s. 1; *Z Rady państwa*, NR 164, 22.07.1906, s. 1.

¹¹² *Upaństwowienie kolei północnej*, NR 238, 19.10.1906, s. 3; *Kolej Północna upaństwowiona*, NR 246, 28.10.1906, s. 1.

transportu: kanał odciążyłby słabo funkcjonującą koleją północną¹¹³. Planowano wspólną akcję z reprezentacjami Wiednia, Opawy i Ołomuńca. Z wiedeńską radą miejską i Izbą Handlową spotkano się w marcu 1908 r.¹¹⁴ Interwencje te jednak nie dały rezultatów.

8. Kanał galicyjski

W roku 1910 zarzucono wprawdzie myśl budowy kanału Dunaj – Wisła, ale za to pojawił się projekt budowy kanału wewnątrzgalicyjskiego łączącego Zagłębie Krakowskie i Galicję Wschodnią, który ułatwiłby zaopatrzenie tego regionu w węgiel¹¹⁵. Za projektem opowiadała się lwowska Izba Handlowo-Przemysłowa, która przekonała do niego Koło Polskie¹¹⁶. Takie rozwiązanie preferowało też lwowskie „Słowo Polskie”¹¹⁷. Posłowie Koła godzili się na to, aby przyzwolenie na budowę kanału wewnętrznego traktować czasowo (do polepszenia się sytuacji finansowej państwa), jako „zadatek” za tymczasowe zrzeczenie się budowy kanału Dunaj – Odra – Wisła¹¹⁸. Kraj otrzymałby subwencję w wysokości 120 mld koron i musiałby przystąpić do budowy na własne ryzyko¹¹⁹. Przewidywano długość 591 km¹²⁰, a koszt ok. 348 mld koron¹²¹. Już na samym początku w roku 1911 Emil Sax, profesor ekonomii politycznej na Uniwersytecie Wiedeńskim, podsumował rentowność projektu planowanej inwestycji w bardzo negatywny sposób¹²². Kwestionowano też znaczenie kanału dla żeglugi czarnomorskiej, podkreślając jego wyłącznie regionalne znaczenie¹²³.

¹¹³ *Budowa kanału Wiedeń – Kraków*, NR 44, 28.01.1908, s. 1 n.; *Budowa kanału Wiedeń – Kraków zagrożona*, NR 62, 7.02.1908, s. 1.

¹¹⁴ *Der Volkswirt. Eine Kundgebung für den Donau – Oder – Weichsel Kanal*, „Neues Wiener Tagblatt“ (Tages-Ausgabe), 11.03.1908, s. 42 n.

¹¹⁵ Za kanałem galicyjskim wypowiedzieli się Roger Battaglia i Antoni Górski, *Odroczenie Rady państwa*, NR 300, 6.07.1910, s. 1; *Sprawa kanałów*, NR 375, 19.08.1910, s. 1; *Kanały a nasze górnictwo*, NR 444, 29.09.1910, s. 1.

¹¹⁶ *Sprawa kanałów*, NR 327, 21.07.1910, s. 1; *Koło polskie i kanały*, NR 359, 9.08.1910, s. 2.

¹¹⁷ *Separatyzm wszechpolski*, NR 32, 20.01.1911, s. 1.

¹¹⁸ *Sprawa kanałów*, NR 376, 19.08.1910, s. 3; *Nowe rokowania w sprawie kanałów*, NR 558, 6.12.1910, s. 1.

¹¹⁹ *Drogi wodne*, NR 379, 21.08.1910, s. 1.

¹²⁰ M. Matakiewicz, *Drogi wodne w Polsce*, s. 40. Tu trasa kanału galicyjskiego.

¹²¹ *Projekty kanałowe III*, NR 418, 14.09.1910, s. 1 n.

¹²² E. Sax, *Nicht galizische, nicht innerösterreichische: europäische Kanäle! Eine Flugschrift zur Kanalfrage*, Wien 1911, s. 53 n., 83; zob. też: *Kanał Wisła – Dniestr*, NR 390, 27.08.1910, s. 1.

¹²³ O. Piskaček, *Die Donau als Rückgrat eines mitteleuropäischen Wasserstrassennetzes*, Wien–Leipzig 1917, s. 84; T. Kargol, *Izba*, s. 214 n.

Krakowska IHP (referat szefa biura Izby Artur Benis) protestowała przeciwko zaniechaniu budowy kanału Dunaj – Odra – Wisła i przeciwko wszystkim projektom kompensacyjnym¹²⁴. Izba nie była w tym odosobniona, wiele środowisk w monarchii reprezentowało takie stanowisko, np. wydawcy czasopisma „Zeitschrift für die Binnenschiffsfahrt”¹²⁵. Na gruncie galicyjskim popierała starania Izby również Rada Miasta Krakowa¹²⁶ i „Nowa Reforma”¹²⁷. Stanowisko krakowskiego dziennika potępiało jako frondę lwowskie „Słowo Polskie”¹²⁸. Późniejsza dyskusja nad pożądanym przebiegiem kanału na posiedzeniu Izby stwarzała wrażenie, że krakowska Izba działała „samopas”, ale też w osamotnieniu: obradowała bez porozumienia z gminą miasta Krakowa i podejmowała uchwały będące w sprzeczności z podjętymi przez Towarzystwo Politechniczne we Lwowie¹²⁹.

W lipcu 1911 r. rząd znowelizował ustawę z 1901 r. i zobowiązał się do budowy kanału galicyjskiego, a budowę kanału Dunaj – Wisła odsunął w bliżej nieznaną przyszłość¹³⁰. O budowie kanału wspomniał cesarz Franciszek Józef w swojej mowie tronowej¹³¹. Kanał przestał być wobec tego „tworem dyskursywnym”, a stał się „sprawą w realizacji”. O ile jednak „twór dyskursywny” miał znaczenie ponadlokalne, a może nawet paneuropejskie, to realizowane zamierzenie sprowincjonalizowało się i nadano mu wymiar wyłącznie lokalny.

Kanał galicyjski miał się składać z dwóch części: Kraków – Oświęcim (Zator – Samborek) i Wisła – Dniestr. I w tym wypadku opracowano dwa projekty: trasę północną i południową¹³². Trasa północna była tańsza, prowadziła przez nieużytki, ale ze względu na piaszczystość terenu wymagałaby sztucznego uszczelnienia podłoża¹³³. Trasa północna wykorzystywała Wisłę poniżej ujścia

¹²⁴ *Z Izby handlowej*, NR 429, 21.09.1910, s. 1 n.; *W ostatniej chwili*, NR 480, 20.10.1910, s. 1 (Memoriał krakowskiej IHP).

¹²⁵ *Wiadomości z literatury technicznej*, CzT 14 (1912), s. 193

¹²⁶ *Z Rady m. Krakowa*, NR 445, 30.09.1910, s. 1.

¹²⁷ *Kanały a nasze górnictwo*, NR 444, 29.09.1910, s. 1.

¹²⁸ *Frona wszechpolska*, NR 36, 23.01.1910, s. 1.

¹²⁹ *Sprawozdanie z czynności i publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1912*, z. VIII, s. 20.

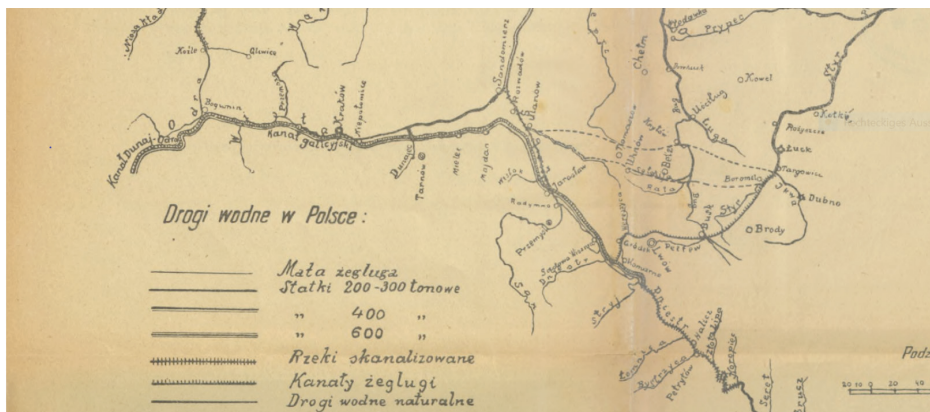
¹³⁰ *Budowa kanałów*, NR 316, 14.07.1911, s. 2; *Kanał wewnątrzgalicyjski*, NR 317, 14.08.1911, s. 1; *Z walki o budowę kanałów*, NR 319, 15.07.1911, s. 1; *Rozpoczęcie budowy kanałów w Galicji*, CzT 1 (1912) s. 14 n.; M. Matakiewicz, *Projekt noweli kanałowej*, CzT 2 (1912), s. 29–32 oraz CzT 4 (1912), s. 44–48; *Sprawy towarzystw*, CzT5 (1912), s. 68–70; *Memoryał Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie o noweli ustawy o budowie dróg wodnych w Austri z 11 czerwca 1901 Dz.p.p. Nr 66, wniesionej przez c.k. Rząd z końcem grudnia 1911 w Izbie Posłów pod tytułem: Entwurf eines Gesetzes [...]*, CzT 10, 10.10.1912, s. 1–14.

¹³¹ *Po mowie tronowej*, NR 324, 19.07.1911, s. 1; *Kanał galicyjski*, NR 326, 20.07.1911, s. 1.

¹³² *Sprawozdanie 1912*, z. VIII, s. 14; *Sprawozdanie Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych*, NR 52, 25.02.1914, s. 1; R. Ingarden, *Trasa kanału*, s. 4–12.

¹³³ O. Piskaček, *Die Donau als Rückgrat*, s. 84; T. Kargol, *Izba*, s. 214 n.

Wisłoki i w kierunku Jarosławia również San i łączyła się z Dniestrem poniżej ujścia Stryja. Zdawano sobie sprawę z trudności, jakie będzie sprawiało uzyskanie odpowiednich zgód od Rosji. Te zgody były jednak niezbędne ze względu na konieczność skanalizowania rzeki, której głębokość na odcinku Kraków – Niepołomice w okresie suszy wynosiła zaledwie pół metra.



Ilustr. 7. Trasa kanału galicyjskiego¹³⁴

Drugi wariant trasy trzymał się szlaku dawnej linii Karola Ludwika, był krótszy i bardziej korzystny komunikacyjnie, ale wymagał budowy drogich śluz¹³⁵. Kanał przecinały liczne rzeki wpadające do Wisły.



Ilustr. 8. Kanał Dunaj – Dniestr (1917), fragment mapy *Die Donau mit den schiffbaren Wasserstrassen Österreich-Ungarns und Süd-Deutschlands*¹³⁶

¹³⁴ M. Matakiewicz, *Drogi wodne w Polsce*, s. 40.

¹³⁵ *Sprawozdanie 1912*, z. VIII, s. 14; *Nachtrag zum Bericht vom Mai 1910 über den Stand der Wasserstrassenfrage* [w:] *Projekty kanalowe*, NR 410, 9.09.1910, s. 1.

¹³⁶ O. Piskaček, *Die Donau als Rückgrat*, [b.d.].

Budowę kanału galicyjskiego planowano rozpocząć na odcinku od granicy śląskiej (Oderberg, dziś Bohumin) do Zatora i od Samborka do Wisły pod Krakowem o długości 129 km (koszt budowy ca 124 mln koron)¹³⁷. Program budowy kanału od granicy śląskiej do Krakowa był popierany przez krakowską IHP, która wypowiedziała się na temat optymalnego przebiegu trasy¹³⁸. We wrześniu 1911 r. c.k. dyrekcja do budowy dróg wodnych rozpisała na wykonanie kanału między Kossową i Zelczynem ofertę¹³⁹, którą przyznano firmie Zygmunta Rodakowskiego, Alfreda Zacharyewicza i Józefa Sosnowskiego¹⁴⁰.

Wodociągi dla miast, miasteczek, zakładów publicznych i domów prywatnych buduje

ZYGMUNT RODAKOWSKI

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWY WODOCIĄGÓW

dawniej biuro instalacyjne „Towarz. Akc. dla przedsiębiorstw elektrycznych, wodociągów i kanalizacji”.

we Lwowie, ulica Sykstuska I. 26.

Wykonuje wszelkie poszukiwania za wodą, plany i projekty wodociągowe, ujęcia źródeł i wiercenia lub kopania studzien, całkowite wodociągi miejskie, zupełne instalacje wodociągowe w gmachach publicznych i prywatnych, klozety, łazienki od najprostszycch do najwykwintniejszych, cyrkulacje wody gorącej, odpływy i kanalizacje.

Materiał doborowy. — Wykonanie wzorowe. — Ceny umiarkowane.

Adres dla listów: Zygmunt Rodakowski, Lwów. Telefon 667. Adres dla teleg.: Rodakowski Lwów.

Ilustr. 9. „Architekt” 1907, 7 [b.s.]

J. Sosnowski i A. Zachariewicz Wykonuje wszelkie konstrukcje ogniowtrwale
Pierwsze krajowe przedsiębiorstwo robót żelazno-betonowych.  żelazno-betonowe 

Kraków, Basztowa I. 25. Telefon 2306. — Centrala: Lwów, Kopernika I. 3. Telefon 470. Ważne projekty i przedmiary na żądanie bezpłatnie.

Ilustr. 10. „Tygodnik Mieszczański” 20, 18.05.1913, s. 1.

28 grudnia 1911 r. w gminie Brzeźnicy rozpoczęto roboty kanałowe w obecności ministra finansów Wacława Zaleskiego, ministra dla Galicji Władysława Długosza oraz ministra robót publicznych Ottakara Trnki, reprezentacji ministerstw: skarbu, handlu, robót publicznych, kolei, dla Galicji, członków Izby Panów, prezydium i członków Koła Polskiego, Namiestnictwa, Wydziału Krajowego, reprezentantów władz wojskowych, władz Izb handlowych w Krakowie i Lwowie, władz miast Krakowa i Lwowa, starostwa, reprezentantów

¹³⁷ T. Kargol, *Izba*, s. 213.

¹³⁸ Tamże, s. 213 n.

¹³⁹ *Rozpisanie ofert na budowę kanałów*, NR 453, 1.10.1911, s. 3; *Oferty na budowę kanału Zator – Samborek*, NR 554, 3.12.1911, s. 1.

¹⁴⁰ *Rozdanie robót na budowę kanału Kraków – granica śląska*, NR 568, 13.12.1911, s. 1; *Album inżynierów i techników w Polsce*, t. 1, cz. III: *Życiorysy*, [Lwów 1932], s. 17 n.

władz sądowych, kolei i skarbu oraz biskupa Anatola Nowaka¹⁴¹. Krakowska IHP głosem Maurycego Dattnera głównie swoim staraniom przypisywała rozpoczęcie budowy¹⁴². Jednak bardzo obszerne sprawozdanie „Czasu” wywołuje wrażenie, że w starannie wyreżyserowanej ceremonii inauguracji budowy kanału krakowska Izba, odgrywała rolę co najwyżej marginalną i że fetowano przede wszystkim czynniki polityczno-biurokratyczne: ministrów, Koło Polskie i samorząd krajowy. Uroczystość miała wymowę ponadlokalną, podkreślała bowiem znaczenie polityków wiedeńsko-lwowskich i dotyczyła całego kraju koronnego. Plany budowy kanału były w tej wykładni przede wszystkim projektem politycznym, a nie gospodarczym. Forma uroczystości odzwierciedlała fakt, że sfera ceremonialno-reprezentacyjna Galicji była zdominowana przez warstwy udzielające się w organach politycznych i że nie wypracowano adekwatnego imaginariów i sposobu reprezentacji środowisk gospodarczych¹⁴³. Z drugiej strony, uroczystość świadczyła o tym, że zasługi krakowskiej Izby, jeżeli rzeczywiście były tak znaczne, organy władzy politycznej marginalizowały i nie chciały dostrzec. „Nowa Reforma” przytoczyła wprawdzie także mowy prezydenta miasta Leo i prezydenta IHP Dattnera, ale przemówienia wyższych rangą polityków zmajoryzowały te wypowiedzi¹⁴⁴.

W roku 1912 rozpoczęto studia nad rewizją trasy kanału Wiedeń – Kraków na dwóch odcinkach: granica śląska – Zator i Bochnia – Przeworsk¹⁴⁵. Według optymistycznego sprawozdania IHP „rząd uznaje w zupełności ścisły związek organiczny pomiędzy zaprojektowaną obecnie częścią kanału a całokształtem jednolicie pomyślanej drogi wodnej Dunaj – Wisła – Dniestr”¹⁴⁶, czym Izba wyrażała nadzieję, że kanał docelowo nie pozostanie wyłącznie tylko galicyjski, ale stanie się jednak częścią przyszłej trasy żeglugi środkowoeuropejskiej¹⁴⁷. Ponieważ pierwsza część trasy leżała w całości w okręgu krakowskiej IHP i ze względu na gospodarcze znaczenie przyszłego kanału Izba przywiązywała do całej sprawy wielką wagę, uparte propagowanie kanału do Krakowa, jako od-

¹⁴¹ *Rozpoczęcie robót kanałowych*, NR 588, 27.12.1911, s. 1; *Rozpoczęcie budowy kanałów*, NR 590, 28.12.1911, s. 1; *Uroczyste rozpoczęcie robót kanałowych*, NR 591, 29.12.1911, s. 1; *Budowa dróg wodnych*, „Czas” 587, 27.12.1911, s. 1.

¹⁴² *Z Izby handlowej*, NR 58, 7.02.1912, s. 1.

¹⁴³ *Inauguracja dróg wodnych*, „Czas” 589, 28.12.1911, s. 1; H. Kozińska-Witt, *Die galizische Selbstverwaltung und der unternehmerische Geist. Das Problem der öffentlichen Wirtschaftsförderung in einem rückständigen Kronland. Ein Versuch [w:] Unternehmer im Russischen Reich. Sozialprofil, Symbolwelten, Integrationsstrategien im 19. Und frühen 20. Jahrhundert*, wyd. J. Gebhard, R. Lindner, B. Pietrow-Ennker, Göttingen 2006, s. 371–404, tu 398–403.

¹⁴⁴ *Rozpoczęcie budowy kanałów*, NR 590, 28.12.1911, s. 1–2.

¹⁴⁵ T. Kargol, *Izba*, s. 213; *Sprawozdanie 1912*, z. III, s. 9–13 i z. VIII, s. 13; *Dział ekonomiczny*, NR 107, 6.03.1912, s. 3; *Obrady w sprawie kanałów*, NR 131, 20.03.1912, s. 3.

¹⁴⁶ *Sprawozdanie 1912*, z. III, s. 10; *Obrady w sprawie kanałów*, NR 131, 20.03.1912, s. 3.

¹⁴⁷ *Sprawozdanie 1912*, z. VIII, s. 13.

cinka kanału Dunaj – Odra, było prawdopodobnie wyrazem życzeniowego myślenia działaczy Izby, według bowiem późniejszych publikacji miejskich mówiono jedynie o odcinku „ślepego” kanału wewnątrzgalicyjskiego¹⁴⁸.



Ilustr. 11. „Nowości Ilustrowane”, 1, 6.01.1912, s. 2

W lipcu 1912 r. urzędowa „Wiener Zeitung” rozpięła losy (konkurs ofert) na odcinek kanału między Zelczynem a Samborkiem¹⁴⁹. Już w czerwcu zaczęto budowę lewaru na potoku Brzeźnica w ramach robót między Kossową a Zalczyną oraz fundamentów pod trzy mosty: w Brzeźnicy, Kossowej i Nowych Dworach¹⁵⁰. W kwietniu 1913 r. rozpisano ofertę na drugi odcinek budowy obejmujący m.in. służę komorową¹⁵¹. Ukończono też skanalizowanie kilkunastokilometrowego odcinka Wisły między Spytkowicami a Skawinką¹⁵².

¹⁴⁸ Mowa Salomona Oberlaendera przytoczona w: T. Przeorski, *Rozszerzenie granic stol. król. Miasta Krakowa w latach 1900–1915* [w:] *Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. K. Rolle, Kraków 1931, s. 201–584, tu 518.

¹⁴⁹ *Dział ekonomiczny*, NR 258, 10.06.1912, s. 3.

¹⁵⁰ *Dział ekonomiczny*, NR 264, s. 3; *Dział ekonomiczny*, NR 68, 6.03.1914, s. 3.

¹⁵¹ *Kronika*, NR 195, 28.04.1913, s. 2.

¹⁵² J. Purchła, *Miasto a rzeka*, s. 119; R. Ingarden, *Rzeki i kanały*, s. 16.



Rozpoczęcie wielkiego dzieła: Ministrowie Trnka, Długosz i Zaleski na uroczystości rozpoczęcia robót kanałowych w Brzeźnicy.

Ilustr. 12. „Nowości Illustrowane”, 1, 6.01.1912, s. 2

Bilans budowy w latach 1913 i 1914 nie był jednak optymistyczny¹⁵³. I tak w „Nowej Reformie” pisano:

do niedawna rząd pokrywał koszty z zasobów kasowych, emisję pożyczki uskutecznił zaś dopiero w czasie spadków kursów renty, przeto straciliśmy w Galicyi z kwoty nominalnej 11 prc, tak że do dyspozycji pozostało tylko około 28 milionów koron. Na rachunek tego kredytu rozpoczęto najpierw kanalizację Wisły w Krakowie, później, t.j. dopiero w roku 1912 budowę trzech losów, razem ok. 16 km długości na kanale w przestrzeni od Zatora do Samborka (Skawina). Roboty przy kanalizacji Wisły okazują z końcem roku 1912 postęp 60 prc. Postęp budowy kanału jest dotychczas bardzo mały. Najlepiej się okazuje ten niepomyślny widok akcji budowlanej 1-go okresu budowy w cyfrach. Wydatki pod koniec roku 1912 wynoszą zaledwie 1 i pół milionów koron. Z kredytu 1-go okresu zostało zatem okrągło 16 i pół milionów koron, które umożliwią

¹⁵³ *Sprawozdanie Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych*, NR 52, 25.02.1914, s. 1; *Towarzystwo Politechniczne w sprawie kanałów wodnych*, NR 240, 23.06.1914, s. 1 n.; *Dział ekonomiczny*, NR 261, 4.07.1914, s. 2 n.

ukończenie kanalizacji Wisły i budowę losu III, IV i V, oraz losu II (dotychczas nierozpisanego) na przestrzeni kanału od Zatora do Samborka. Będziemy mieli zatem po upływie dalszych 3–4 lat wreszcie skanalizowaną Wisłę w obrębia Krakowa, oraz nie łączący się z Wisłą rudyment kanału o długości niespełna 23 kilometrów, bo w razie niezalatwienia noweli w parlamencie zabraknie funduszków dla rozpisania dalszych losów kanału¹⁵⁴.

Wbrew tej pesymistycznej ocenie w maju 1914 r. inż. Tadeusz Niedzielski entuzjastycznie relacjonował postęp gigantycznego i skomplikowanego technicznie i logistycznie przedsięwzięcia:

skrzypią olbrzymie bagry, uginając się pod ciężarem wydobytej ziemi, bluzgają wodą zadyszane pompy, ostry gwizd motorów i maszyn przedziera się ponad skłębione masy ziemi, kamieni i ludzi, a karne pięciotysięczne bataliony robocze wznoszą na zdobytym gruncie nową strażnicę postępu¹⁵⁵.

Według Niedzielskiego kanał galicyjski stanowił wymowny przykład postępu w dziedzinie budowy dróg wodnych i korzystał z wcześniejszych doświadczeń innych krajów. Autor podkreślał dużą skalę przedsięwzięcia i konieczność przełożenia dawnych dróg komunikacyjnych, w tym linii kolejowych, oraz budowy lewarów, śluz i mostów, co tłumaczyłoby wolne tempo robót.

„Sprawy kanałowej” nie przerwał początkowo nawet wybuch Wielkiej Wojny¹⁵⁶. Jednakże prace ograniczały się wyłącznie do konserwacji wykonanych już odcinków. W czasie działań wojennych roboty wokół kanału ostatecznie przerwano¹⁵⁷. W roku 1918 rząd austriacki rozwiązał umowę kanałową, uznając wojnę za *vis maior*.

9. Port a powstanie Wielkiego Krakowa

Na posiedzeniu komisji dla sprawy kanału wodnego i portu pod Krakowem 6 lutego 1902 r. ówczesny pierwszy wiceprezydent miasta dr Juliusz Leo stwierdził, że wcielenie gmin podmiejskich do Krakowa stało się wobec komunikacyjnych zamiarów rządu aktualne¹⁵⁸. Tadeusz Przeorski wy-

¹⁵⁴ *Budowa dróg wodnych w Galicyi*, NR 125, 15.03.1913, s. 2; zob. też *Memoryał Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie*, s. 6.

¹⁵⁵ T. Niedzielski, *Budowa kanału galicyjskiego*, „Tygodnik Ilustrowany” 1914, 24, s. 469–471, tu 469.

¹⁵⁶ T. Kargol, *Izba*, s. 214 n.

¹⁵⁷ *Album inżynierów i techników w Polsce*, t. 1, cz. III: *Życiorysy*, s. 18.

¹⁵⁸ R. Sikorski, *Rozszerzenie granic stoł. król. Miasta Krakowa w latach 1909–1914*, cz. II [w:] *Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. K. Rolle, Kraków 1931, s. 58; J. Purchla, *Jak powstał nowoczesny Kraków*, Kraków 1979, s. 61–72; M. Klimas, B. Lesiak-Przybył, A. Sokół, *Wielki Kraków. Rozszerzenie granic miasta w latach 1910–1915. Wybrane materiały ze zbiorów Archiwum Państwowego w Krakowie*, Kraków 2010, s. 21.

mieniał planowaną budowę jako bezpośrednią przyczynę (obok przesunięcia rejonu fortecznego) rozszerzenia granic Krakowa¹⁵⁹. Od samego początku zdawano sobie sprawę z wielkiego znaczenia trasy kanałowej dla Krakowa i Podgórza. Artur Benis wskazywał w roku 1901 na posiedzeniu krakowskiej IHP, że:

Specjalnie dla rozwoju miast Krakowa i Podgórza będą miały kanały znaczenie czynnika, który pozwoli tutaj rozwinąć się i skoncentrować wielkiemu handlowi, jakiego dotychczas prawie nie mamy, a który zawsze i wszędzie oddziaływa nader korzystnie na podniesienie się całego gospodarczego poziomu. Nadzieje te uprawnione są nietylko analogią innych miast, leżących na punkcie krzyżowania się kolei żelaznych, kanałów i rzek, ale także i lokalnym, a przed naszymi oczyma rosnącym przykładem, mającego swą siedzibę w Krakowie, a opartego na splawie Przemszą i Wisłą handlu węglem *en gros*¹⁶⁰.

Arnold Rapaport stwierdzał wręcz, że Kraków był miastem, którego „przyszłość w wysokiej mierze zawisła jest od szczęśliwego przeprowadzenia tego wielkiego dzieła”¹⁶¹. Poseł Koła Polskiego wspominał o negocjacjach o port krakowski. W pertraktacjach uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Handlu, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Namiestnictwa i gminy miasta Krakowa, ale do roku 1906 prowadzono je bez rezultatu¹⁶². Port uwzględniały publikacje wydawane z inspiracji władz miejskich¹⁶³. W planie alternatywnym przewidywano port na terenie Dębnik, aczkolwiek w roku 1905 brak było ostatecznej decyzji o jego lokalizacji. Jeszcze nie zdecydowano o jego kształcie, zostawiając to decyzji Dyrekcji Dróg Wodnych¹⁶⁴.

Plany lokalizacji portu poniżej Krakowa nasiliły tendencje prointegracyjne względem gmin sąsiednich, jasne bowiem się stało, że „całe przemysłowe i handlowe życie Krakowa przeniesie się wkrótce na prawy brzeg Wisły”, a samo Stare Miasto nie będzie ciągnęło z tego żadnych korzyści¹⁶⁵. Kierowano się analogicznymi dyskusjami w Wiedniu, gdzie chęć posiadania portu w granicach gminy miejskiej doprowadziła do szerokiej akcji wcielenia przedmieść (m.in. Floridsdorfu).

W roku 1907 wykonano roboty przygotowawcze dla przyszłego portu oraz przystąpiono do budowy wielkiego kolektora lewobrzeżnego w Grze-

¹⁵⁹ T. Przeorski, *Rozszerzenie granic stol. król. M. Krakowa w latach 1909–1915* [w:] *Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. K. Rolle, Kraków 1931, s. 211.

¹⁶⁰ *Sprawozdanie 1901*, s. 84 n.

¹⁶¹ *Sprawozdanie 1904*, s. 116.

¹⁶² *Sprawozdanie 1906*, s. 210.

¹⁶³ Np. J. Pakies, *Wpływ gminy na sprawę mieszkań*, Kraków 1905, cyt. za Dr. K.K., *Gmina i mieszkanie*, NR 559, 4.12.1907, s. 2.

¹⁶⁴ *Sprawozdanie 1905*, s. 121 n.

¹⁶⁵ T. Przeorski, *Rozszerzenie granic stol. król. Miasta Krakowa*, s. 211.

górkach do Dąbia¹⁶⁶. Inwestycje kanałowe poprawiły zabezpieczenie Krakowa przed powodzią, chwalono też walory estetyczne murów ochronnych i bulwarów¹⁶⁷.

W roku 1909 przy okazji rewizji trasy kanału spławnego Dunaj – Odra – Wisła dla przestrzeni Skotniki – Kraków wyrażano konkretne zalecenia dla lokalizacji portu¹⁶⁸. Rekomendowano założenie na wschód od Starego Krakowa. Wychodzono z założenia, że na lewym brzegu Wisły powinien zostać założony basen portowy dla wielkich zakładów przemysłowych (Grzegórzki, Dąbie itd.). Planowano nowy dworzec kolei północnej na Krowodrzy, który powinien być bezpośrednio połączony z portem w Płaszowie i przystanią na lewym brzegu Wisły.

Port uwzględniały niektóre plany regulacji miasta dostarczone na konkurs rozpisany w roku 1910, chociaż wytyczne konkursu wspominały wyłącznie o skanalizowaniu Wisły¹⁶⁹. Port na Dąbiu przewidywały plany Jana Rakowicza z Magdeburga i Stanisława Golińskiego / Józefa Hojkowskiego / Henryka Kunzka¹⁷⁰. Chociaż projektowi Rakowicza zarzucano „nużącą jednostajność”, to właśnie jemu powierzono prowadzenie prac regulacyjnych w nowo przyłączonych dzielnicach, uznano bowiem ten projekt za realny pod względem finansowym¹⁷¹.

„Uroczystość rozpoczęcia budowy kanału”, której główną część obchodzono w Brzeźnicy, nie ominęła też Krakowa. Miasto odwiedziły delegacje wysokich urzędników państwowych, którzy obejrzeni budujący się trzeci most i obwałowania brzegów Wisły oraz wysłuchali wyjaśnień inż. Rodakowskiego nt. planowanej budowy portu.

¹⁶⁶ „Roboty projektowane, które otrzymały już aprobatę rządu, będą pierwszymi w Galicji w zakresie wielkich robót dróg wodnych, jakie rząd przedsięwziął w całym państwie”, *Roboty kanalizacyjne w Krakowie*, NR 507, 4.10.1907, s. 2; *Kronika*, NR 10, 8.01.1908, s. 2; *Kronika*, NR 166, 9.04.1908, s. 2; *Po zamknięciu numeru*, NR 440, 25.09.1909, s. 4; *Nowe koryto Rudawy*, NR 441, 26.09.1909, s. 2; *Dział ekonomiczny*, NR 261, 4.07.1914, s. 2 n.; J. Bund, *Rozwój kolejnictwa*, s. 57; T. Przeorski, *Kraków współczesny [w:] Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. K. Rolle, Kraków 1931, s. 583–663, tu 599.

¹⁶⁷ M. Rybczyński, *Regulacja rzek*, s. 19. Rybczyński był kierownikiem Krajowego Biura Hydrograficznego.

¹⁶⁸ *Dział ekonomiczny*, NR 292, 30.06.1909, s. 3; *O przyłączeniu Podgórze do Krakowa*, NR 1, 2.01.1912, s. 1.

¹⁶⁹ *Program i warunki konkursu na plan regulacji Wielkiego Krakowa*, „Architekt” 6–8 (1910), s. 88–90, tu 88; M. Klimas, B. Lesiak-Przybył, A. Sokół, *Wielki Kraków*, s. 285–292.

¹⁷⁰ *Program i warunki konkursu*, s. 98 i 118.

¹⁷¹ J. Purchla, *Problemy rozwoju przestrzennego Krakowa w okresie autonomii galicyjskiej [w:] Rozwój przestrzenny miast galicyjskich położonych między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej*, wyd. Z. Beiersdorf i A. Laskowski, Jasło 2001, s. 43–55, tu 54.

„Nowa Reforma” donosiła w styczniu 1914 r., że Dyrekcja Budowy Dróg Wodnych pracowała z pośpiechem nad projektem portu w Krakowie, a jednocześnie prowadziła rokowania z gminą miasta Krakowa, co do urządzenia stacji pompowych przy kolektorach¹⁷².



Rozpoczęcie wielkiego dzieła: Uczestnicy uroczystości rozpoczęcia budowy kanałów z ministrami: Długozem, Załuskim i Truską na nowym moście w Krakowie.

Ilustr. 13. „Nowości Illustrowane” 1912, 1, s. 4.

O tym, że nawet Wielka Wojna nie przerwała nadziei na przekształcenia Krakowa w miasto portowe, świadczy wykonany na zlecenie Budownictwa Miejskiego plan Kazimierza Stoleckiego z roku 1916, na którym zaznaczono składający się z pięciu basenów port w Płaszowie.

¹⁷² *Budowa dróg wodnych w Galicyi*, NR 17, 24.01.1914, s. 4.



Ilustr. 14. Kazimierz Stolecki, *Najnowszy plan Krakowa* (1916)¹⁷³

10. Wymierne skutki

Plany budowy kanału spowodowały pewien ruch ziemią. I tak w roku 1905 donoszono, że ks. Andrzej Lubomirski, główny akcjonariusz cukrowni w Przeworsku, nabył w Skawinie rozległy grunt w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego kanału, zapewne pod nową cukrownię lub przędzalnię¹⁷⁴. W „Nowej Reformie” regularnie pojawiały się oferty sprzedaży gruntów położonych w sąsiedztwie kanału, ale nie wiadomo, czy rzeczywiście dochodziło do takich transakcji.

¹⁷³ https://dawnnmapykrakowa.pl/map/1916-najnowszy-plan-stolecznego-krolewskiego-miasta-krakowa/#14/50.0558/19.9394/1916b_Krakow-osm_podklad_czb [dostęp 15.05.2022].

¹⁷⁴ *Kronika*, NR 222, 28.09.1905, s. 2.

Dzięki ruchowi inwestycyjnemu związanemu z planowanym kanałem uregulowano wiele rzek w Galicji. Inżynier Michał Wojtkiewicz stwierdzał w roku 1934:

Małopolska skorzystała przytem z wydatnego poparcia skarbu państwa przy porządkowaniu – u siebie według własnego uznania odpływu wód rzecznych, dzięki czemu Polska Odrodzona zastała w b. zaborze austriackim 670 km rzek, w lepszym stanie niż ten, w jakim te rzeki niegdyś objęła Austria¹⁷⁵.

Ogromnym problemem Galicji było bezrobocie: kanał miał zapewnić pracę zarówno inteligencji technicznej, jak i wyrobnikom, którzy pracując przy jego budowie, nie musieliby szukać zarobku „na wychodźstwie”¹⁷⁶. „Nowa Reforma” wskazywała nawet na krótkotrwałą zmianę preferencji edukacyjnych młodzieży w Jarosławiu, która zwodziona mirażem kanału, wstępowała do szkół realnych i studiowała przedmioty techniczne, jednak kiedy kanały okazały się ułudą, wróciła do wykształcenia klasycznego¹⁷⁷. Krakowscy działacze angażowali się na rzecz zatrudnienia sił miejscowych: nie inżynierów rządowych, ale budowniczych prywatnych¹⁷⁸. Protestowano przeciwko zatrudnianiu inżynierów czeskich¹⁷⁹. Wydaje się, że te protesty rzeczywiście odniosły pożądany skutek.

Redukcji bezrobocia wśród techników galicyjskich służyło utworzenie administracji kanałowej, np. ekspozytury dla budowy dróg wodnych w Krakowie i ekspozytury do regulacji rzek kanałowych w całej Galicji w roku 1905¹⁸⁰. Do pewnego stopnia były to jednak działania pozorowane: w roku 1906 „Nowa Reforma” przytaczał słowa Kolischera, że ekspozyturę w Krakowie urządzono dla uspokojenia Koła Polskiego, a jej urzędnicy, wobec braku innych zajęć, ćwiczyli się w rysunkach¹⁸¹.

Informacja nt. sztucznych dróg wodnych przedstawiała stan robót w chwili rozpadnięcia się Austrii 31 października 1918 r. w następujący sposób – na odcinku Zator – Samborek (30,1 km):

wykonano główne wykopy i nasypy, syfony i przepusty dla prowadzenia pod kanałem wód płynących skrzyżowanych kanałem, przyczółków dla mostów drogowych nad kanałem oraz zmon-

¹⁷⁵ M. Wojtkiewicz, *Śródlądowe drogi wodne*, s. 437.

¹⁷⁶ „Nadmienić należy, że przy budowie pracują wyłącznie robotnicy polacy [!]”, *Nowe koryto Rudawy*, NR 441, 26.09.2021, s. 2.

¹⁷⁷ *Kronika*, NR 200, 4.09.1906, s. 3.

¹⁷⁸ *Dział ekonomiczny*, NR 331, 22.07.1911, s. 3; *Budowa kanałów a ekspozytura dróg wodnych w Krakowie*, NR 364, 11.08.1911, s. 1.

¹⁷⁹ *Kronika*, NR 87, 23.02.1912, s. 2.

¹⁸⁰ *Z Koła Polskiego*, NR 83, 11.04.1901, s. 1; *Przyrzeczenia i fakta*, NR 84, 12.04.1901, s. 1; *Ekspozytura dyrekcji dróg wodnych w Krakowie*, NR 110, 14.05.1905, s. 3; A.L. Konopka, *Droga wodna Bałtyk – Morze Czarne*, s. 13.

¹⁸¹ *Uchwalenie prowizorium budżetowego*, NR 145, 29.06.1906, s. 1.

towano kompletnie dwa żelazne mosty drogowe, czyli razem ok. 50% projektowanych robót. Na odcinku Samoborek – Kraków (12,2 km) rozpoczęto roboty tylko na długości trasy 0,755 km, t.j. na ujściowej przestrzeni kanału żeglugo do Wisły w dz. Ludwinowie [...] wykop kanałowy, wały i mury powodziowe wzdłuż kanału, kolektory obustronne oraz syfon pod kanałem żeglugi dla prawobrzeżnego kolektora wzdłuż Wisły w ilości ok. 20% całkowitych robót¹⁸².

Najbardziej jednak zyskał sam Kraków. Inwestycje kanałowe poprawiły zabezpieczenie miasta przed powodzią: w roku 1906 przełożono koryto Rudawy¹⁸³, a od roku 1908 kanalizowano Wisłę w obrębie miasta (od Dąbia do Skałki)¹⁸⁴. Wykonano: „dolne i górne mury bulwarowe wraz z ładowniami i drogami nabrzeżnymi, obustronne kolektory na 6 km długości i regulację łożyska rzeki na długości 3 km, czyli ok. 80% robót, przewidzianych zatwierdzonym w roku 1908 projektem”¹⁸⁵, roboty przygotowawcze dla przyszłego portu oraz przystąpienie do budowy wielkiego kolektora lewobrzeżnego w Grzegórkach do Dąbia¹⁸⁶. Zlikwidowano też kolej obwodową¹⁸⁷. Niezrealizowane plany budowy portu przyspieszyły wydatnie powstanie Wielkiego Krakowa¹⁸⁸, umożliwiając przekształcenie gminy w nowoczesne miasto.

Podsumowanie

Projekt kanałowy charakteryzował się dużą „chybotliwością”: z jednej strony, stanowisko rządu skłaniało do niewiary w powodzenie zamierzenia, z drugiej strony, przeprowadzano konkretne pomiary i inicjowano wywłaszczenia, co bielski poseł Izby panów, Otto Günther, określił terminem „szacherki” (*Techtelmechtel*)¹⁸⁹. I tak np. w maju 1909 r. parlament wiedeński wypowiedział się przeciwko budowie kanału, ale w czerwcu na mocy reskryptu

¹⁸² J. Czerwiński, *Informacja. Sztuczne drogi wodne w obrębie Dyrekcji Dróg Wodnych w Krakowie*, RZGW w Krakowie, 1932, Archiwum techniczne 506/98, s. 4.

¹⁸³ J. Purchla, *Miasto a rzeka*, s. 120; *Obrady o zasklepieniu Rudawy, Po zamknięciu numeru*, NR 318, 15.07.1909, s. 3; *Przełożenia koryta Rudawy*, NR 324, 19.07.1909, s. 2; *Kronika*, NR 349, 3.08.1910, s. 2.

¹⁸⁴ *Kronika*, NR 139, 24.03.1910, s. 2; *Zabezpieczenie Krakowa przed powodzią*, NR 304, 7.07.1911, s. 1; *Kronika*, NR 1913, 27.05.1913, s. 2; *Kronika*, NR 289, 26.06.1913, s. 2, <https://www.mim.krakow.pl/bulwary-wislane/strona/2>

¹⁸⁵ J. Czerwiński, *Informacja*, s. 4.

¹⁸⁶ *Roboty kanalizacyjne w Krakowie*, NR 507, 4.10.1907, s. 2; *Kronika*, NR 10, 8.01.1908, s. 2; *Kronika*, NR 166, 9.04.1908, s. 2; *Po zamknięciu numeru*, NR 440, 25.09.1909, s. 4; *R*, NR 441, 26.09.1909, s. 2; *Dział ekonomiczny*, NR 261, 4.07.1914, s. 2 n.; J. Bund, *Rozwój kolejnictwa*, s. 57; T. Przeorski, *Kraków współczesny*, s. 599.

¹⁸⁷ *Kronika*, NR 201, 2.05.1913, s. 2.

¹⁸⁸ M. Klimas, B. Lesiak-Przybył, A. Sokół, *Wielki Kraków*.

¹⁸⁹ *Zdradzili się*, NR 289, 28.06.1910, s. 1.

Ministerstwa Handlu przeprowadzono rewizję trasy kanału od Skotnik do Krakowa¹⁹⁰. O rychłym początku budowy wbrew stanowisku parlamentu zapewniali też przedstawiciele rządu na kongresie niemiecko-węgierskiego Związku Żeglugi Rzecznej w Linczu w czerwcu 1909 r.¹⁹¹ W czerwcu 1910 r. referent budżetu wodnego w rządowej komisji budżetowej Jindřich Maštálka donosił o wykupie gruntu pod budowę kanału Dunaj – Odra – Wisła na odcinku od Zatora do Samborka¹⁹². Wobec tych niekonsekwencji niemożliwe wydaje się wyabstrahowanie z lektury publikacji i artykułów jakiejś zbornej opinii: np. trudno nawet stwierdzić, czy prace prowadzone od roku 1912 należy zapisać na rzecz kanału Dunaj – Wisła, czy kanału galicyjskiego: najwyraźniej krakowskiej IHP udało się „sprzedaż” kanału wewnątrzgalicyjskiego jako kanału Dunaj – Wisła! Zadziwiająca jest też niekonsekwencja w tonie sprawozdań prasowych: prasa raz lamentowała, że projekt został zabagniony, niewiele później optymistycznie donosząc o wykonanych pomiarach i wykupie gruntów. Skłania to do refleksji na temat drożności kanałów informacyjnych i polityki informacyjnej Koła Polskiego czy też austriackich ministerstw, typowego dla gabinetowego stylu uprawiania polityki. Współcześni musieli być relacjami prasowymi nieźle zdezorientowani.

W analizach starszej proveniencji wyrażano opinię, że polityka inwestycyjna monarchii austriackiej między rokiem 1900 i 1904 zbankrutowała nie tyle ze względu na blokady narodowościowe, ile przez egoizm resortowy Ministerstwa Finansów i brak wizjonerskiej strategii uprzemysłowienia: rząd nie potrafił prowadzić polityki ukierunkowanej na konkretne cele¹⁹³. Poszukiwanie kompromisu między interesami poszczególnych kronlandów (np. Czech i Węgier) i różnych środowisk (np. ziemian i przemysłowców) doprowadziło do „rozdęcia” pierwotnych planów¹⁹⁴. Także reakcja innych państw, tzn. Prus czy Rosji, była co najmniej powściągliwa i nacechowana sceptycyzmem¹⁹⁵. Wskazywano również na trudności, jakie sprawiał brak jednego gremium odpowiadającego za całość inwestycji, i na decentralizację kompetencji: i tak np. skanalizowanie Wisły w Krakowie opóźniło się, bo akta z Ministerstwa Handlu przeniesiono do Ministerstwa Robót Publicznych¹⁹⁶. Podkreślano, że opiesz-

¹⁹⁰ *Dział ekonomiczny*, NR 286, 25.06.1909, s. 3; *Kronika*, NR 309, 10.07.1909, s. 2; *Kronika*, NR 310, 10.07.1909, s. 3.

¹⁹¹ *Dział ekonomiczny*, NR 400, 1.09.1909, s. 2.

¹⁹² *Budowa dróg wodnych*, NR 259, 10.06.1910, s. 1.

¹⁹³ Opinia Aleksandra Gerschenkora cytowana przez Joachima von Puttkammera [w:] *Ostmitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert*, München 2010, s. 161 i 217.

¹⁹⁴ S. Marung, M. Middel, U. Müller, *Territorialisierung in Ostmitteleuropa bis zum Ersten Weltkrieg*, s. 114.

¹⁹⁵ J. Janáč, *European Coasts*, s. 39.

¹⁹⁶ *Kronika*, NR 10, 8.01.1908, s. 2.

łość w realizacji zamierzenia spowodował brak sił fachowych i technicznych, np. geometrów¹⁹⁷.

Chcący uprzemysłowienia redaktorzy pisma „Naprzód” byli bardzo zawiedzeni rozwojem sytuacji i wskazywali na obawy wielkiego kapitału monarchii, że w Galicji powstaną nowe fabryki, które staną się konkurencją¹⁹⁸. Upatrywali przyczyn zaniechania budowy w postawie karteli żelaznych, które forsowały budowę nowych linii kolejowych, i agrariuszy zachodnioaustriackich, którzy bali się konkurencji rolniczej Galicji. To stanowisko socjaliści dzielili z przedstawicielami innych opcji politycznych i środowiskami branżowymi, co uwiadczenia np. cytowany już wcześniej *Memoriał Towarzystwa Polytechnicznego we Lwowie* z roku 1912¹⁹⁹.

Jednak już w roku 1934 inżynier komunikacji Michał Wojtkiewicz krytykował opinię Romana Ingardena twierdzącego, że rząd obiecał wybudowanie kanału, aby uzyskać zgodę na budowę kolei alpejskiej, ale w rzeczywistości od początku nie zamierzał podjąć tej inwestycji²⁰⁰. Wojtkiewicz zarzucał Ingardeni, „urzędowemu doradcy jednego z cesarskich urzędów krajowych”, że nie uwzględnił on zmieniającego się kontekstu, dochodowość kanałów od końca XIX w. ustawicznie się bowiem zmniejszała, prowadząc do ogólnoeuropejskiego załamania programów budowy, np. we Francji. Ten los miałyby podzielić plany kanału Dunaj – Wisła.

Dzisiejsi badacze uważają, że budowę kanału udaremniły przede wszystkim trudności terenowo-geograficzne (np. w przypadku Wisły duże zapiaszczenie koryta rzeki), które stawiały pod znakiem zapytania opłacalność inwestycji²⁰¹. Ta uwaga odnosi się do większości planów tras wodnych w monarchii austro-węgierskiej, które pozostały niezrealizowanymi wizjami. Poza tym Wisła była na odcinku 25 km, między Niepołomicami a Sandomierzem, międzyimperialną rzeką graniczną, co z góry przesądzało o sporach kompetencyjnych i ułatwiało by wymigiwanie się od odpowiedzialności za kondycję kanału²⁰².

Ponieważ w monarchii prowadzono intensywną kampanię na rzecz reformy / demokratyzacji prawa wyborczego (1907), więc „sprawa kanałowa” została w tym czasie znacznie upolityczniona²⁰³. Kanał stał się argumentem wykorzystanym do mobilizacji i konsolidacji różnych grup interesów i partii politycz-

¹⁹⁷ *Brak sił technicznych w kraju*, NR 36, 23.01.1909, s. 1; też *Memoriał Towarzystwa Polytechnicznego we Lwowie*, s. 5.

¹⁹⁸ *Kanały*, „Naprzód” 34, 26.08.1910, s. 1.

¹⁹⁹ *Memoriał Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie*, s. 4.

²⁰⁰ M. Wojtkiewicz, *Śródlądowe drogi wodne*, s. 437.

²⁰¹ S. Marung, M. Middel, U. Müller, *Territorialisierung*, s. 94 n.

²⁰² *Sprawozdanie z czynności 1901*, 80.

²⁰³ *Z krakowskiej Rady Miejskiej*, NR 74, 31.03.1906, s. 1 n.

nych: i tak np. budowa kanału znalazła się w programie Polskiego Stronnictwa Demokratycznego²⁰⁴. Ekspertyza i zaangażowanie w budowę kanału, a także obietnice dalszego prowadzenia tych spraw były ważnymi argumentami w walczkach politycznych: demokratycznym kandydatem na posła do parlamentu wiedeńskiego został np. prof. Tadeusz Sikorski, w kampanii uwypuklano jego zasługi w opracowaniu projektu i starania o urzeczywistnienie²⁰⁵.

W mediach dominowała jednak przede wszystkim opinia podkreślająca niesprawiedliwość i protekcyjność przy podziale funduszy inwestycyjnych w monarchii i pokrzywdzenie Galicji w porównaniu z innymi kronlandami, co wpisywało się w listę skarg i biadań rodzimej *historia lacrimosa*²⁰⁶.

Na rzecz kanałów i innych projektów komunikacyjnych działała przede wszystkim krakowska IHP, pociągając za sobą z czasem inne izby. Podkreślić należy, że w projekt zaangażowani byli działacze żydowscy, co – jak już wspominałam – wiązało się z specyfiką zawodową tej grupy konfesyjnej: na gruncie krakowskim sprawą zajmowali się szczególnie Maurycy Dattner i Artur Benis. Mimo zawirowań projektowych celem ich działań pozostawał kanał Dunaj – Wisła. Działacz krakowskiej IHP, Józef Bund, stwierdzał jednak samokrytycznie, że „[w]artość pozytywnych wyników pracy Izby oraz wszystkich czynników miarodajnych jest stosunkowo nieduża”²⁰⁷. Działalność na rzecz budowy kanałów potwierdza domniemanie o dość wczesnym istnieniu różnych koncepcji rozwoju Krakowa, niekoniecznie eksponujących wyłącznie kulturowy kapitał tego miasta. Prowokacyjnie można domniemywać, że Kraków skazano na pozostanie „stolicą duchową” wyłącznie dlatego, że inne strategie rozwojowe ze względów niezależnych zostały pozbawione szansy na urzeczywistnienie.

Nie potrafię jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, czy daremny trud na rzecz zaniechanego, niezrealizowanego projektu wpłynął na osłabienie pozycji polityków żydowskich na galicyjskiej/krakowskiej arenie politycznej. Byli to działacze lokalni, a ich czynności były nagłaśniane przez media i mogły przyczyniać się równie dobrze do lepszej rozpoznawalności i popularności konkretnych osobistości. Problem wymaga dalszych studiów. Uroczystości inauguracyjne w Brzeźnicy w grudniu 1911 r. wskazują jednak na zdominowanie sfery publicznej przez czynniki polityczne i marginalizację przedstawicielstw gospodarczych, co z racji specyfiki zawodowej dotyczyło przede wszystkim polityków żydowskich. Można w tym kontekście przytoczyć sąd Andrzeja Chwalby, który krytycznie charakteryzuje galicyjskich polityków:

²⁰⁴ *Do wyborców m. Krakowa*, NR 139, 25.03.1911, s. 1.

²⁰⁵ *Z ruchu wyborczego*, NR 211, 8.05.1907, s. 1; *Budowa dróg wodnych w Galicji III*, NR 131, 19.03.1913, s. 1.

²⁰⁶ Np. *Memoriał Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie*, s. 5–6.

²⁰⁷ J. Bund, *Rozwój kolejnictwa*, s. 57.

Nie miała też ona [Galicja] wielkiej pociechy z polskich lobbystów w Wiedniu i polskich ministrów w rządzie austriackim, którzy albo załatwiali swoje sprawy, albo swą uwagę koncentrowali na kwestiach ogólnopanstwowych, niewiele znajdując już czasu dla wsparcia industrializacji ojczyźtych ziem²⁰⁸.

Przyczyny marginalizacji polityków gospodarczych upatruję w spektryfikowaniu galicyjskiego układu społecznego i związanym z tym tradycjonalizmie porządku reprezentacji, który wykluczał „nowe” elity gospodarcze, w dużym procencie żydowskie. Dlatego też, o ile zachowała się pamięć o obchodach krakowskich i galicyjskich o treściach historycznych i narodowych, zorganizowane z niezwykłym rozmachem i pompą rozpoczęcie budowy kanału w Brzeźnicy w grudniu 1911 r. popadło w zupełne zapomnienie.

Bibliografia

Archiwalia

Czerwiński Jan, *Informacja. Sztuczne drogi wodne w obrębie Dyrekcji Dróg Wodnych w Krakowie*, RZGW w Krakowie, Kraków 1932, Archiwum techniczne 506/98.

Szkic projektowanego przekopu Wisły i portów dla Krakowa i Podgórza. ANKr 29-663-399. Powódź w roku 1903, zalana ul. Wolska, NAC 1-G-4587-12.

Opracowania i artykuły prasowe

[Mendelsburg Albert / Benis Artur], *Memoryal w sprawie żeglugi parowej na Wiśle i budowy przystani zimowej w Nadbrzeziu do Wysokiego Koła Polskiego w Wiedniu*, Kraków [1898]. *Album inżynierów i techników w Polsce*, t. 1, cz. III: Życiorysy [Lwów 1932].

Baltazarek Franz, *Zentralistische und Föderalistische Aspekte der Wirtschaftspolitik am Beispiel Galiziens* [w:] *Ausgebeutet oder alimentiert? Regionale Wirtschaftspolitik und nationale Minderheiten in Ostmitteleuropa (1867–1939)*, wyd. Uwe Müller, Berlin 2006, s. 59–90.

Binder Harald, *Die Wasserstraßenvorlage und die wirtschaftlich-politische Lage Österreichs im Jahre 1901*, ÖZG 1992, 1, s. 43–62.

Binder Harald, *Galizien in Wien. Parteien, Wahlen, Fraktionen und Abgeordnete im Übergang zur Massenpolitik*, Wien 2005.

Bund Józef, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-handlowej oraz przebieg starań o wykonanie ustawy Koerberowskiej o budowie dróg wodnych* [Kraków 1930].

Buszko Józef, *Aktivitäten polnischer Abgeordneter in der Legislativen der k.u.k. Monarchie (1905–1914)*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” 1996, „Prace historyczne” 121, s. 251–273.

Chrzyszczewski Stanislaw R., *Der Oder – Weichsel – Dniestr – Kanal*, Berlin 1901.

Chwalba Andrzej, *Czy Galicji sukces był pisany?* [w:] *Kraków i Galicja wobec przemian cywilizacyjnych (1866–1914). Studia i szkice*, wyd. Krzysztof Fiołek i Marian Stala, Kraków 2011, s. 25–29.

²⁰⁸ A. Chwalba, *Czy Galicji sukces był pisany?* [w:] *Kraków i Galicja wobec przemian cywilizacyjnych (1866–1914). Studia i szkice*, wyd. K. Fiołek i M. Stala, Kraków 2011, s. 25–29, tu 28.

- Der Volkswirt. Eine Kundgebung für den Donau – Oder – Weichsel Kanal*, „Neues Wiener Tagblatt (Tages-Ausgabe)“, 11.03.1908, s. 42 n.
- Hausner Artur, *Odrodzenie Galicji a drogi wodne*, Kraków 1911.
- Hillinger Heinrich, *Die österreichischen Wasserstrassen. Mitteilungen*, Münster 1902.
- Ingarden Roman, *Rozwój budownictwa wodnego w Galicyi w ostatniem dziesięcioleciu*, cz. 2, „Czasopismo Techniczne” 1910, 22, s. 327–332.
- Ingarden Roman, *Rozwój budownictwa wodnego w Galicyi w ostatniem dziesięcioleciu (odczyt wygłoszony w streszczeniu na uroczystem posiedzeniu V-go Zjazdu Techników Polskich)*, Lwów 1910.
- Ingarden Roman, *Trasa kanału żeglugi Wisła – Dniestr na przestrzeni „Kraków – Kalników”*, Lwów 1911.
- Janáč Jiří, *European Coasts of Bohemia. Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century*, Amsterdam 2012.
- Kaps Klemens, *Ungleiche Entwicklung in Zentraleuropa Galizien zwischen überregionaler Verflechtung und imperialer Politik (1772–1914)*, Wien 2015.
- Kargol Tomasz, *Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie w latach 1850–1939*, Kraków 2003.
- Kargol Tomasz, *Skład osobowy, struktura społeczno-zawodowa oraz działalność żydowskich członków krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w latach 1850–1939* [w:] *Budowali nowoczesny Kraków. Żydzi w samorządzie miejskim, gospodarczym i finansowym miasta (1866–1939)*, Wyd. Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 2015, 148–197.
- Kiełbicka Aniela, *Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie 1850–1950*, Kraków 2003.
- Klimas Małogrzata, Lesiak-Przybył Bożena, Sokół Anna, *Wielki Kraków. Rozszerzenie granic miasta w latach 1910–1915. Wybrane materiały ze zbiorów Archiwum Państwowego w Krakowie*, Kraków 2010.
- Konopka Alfred L., *Droga wodna Bałtyk – Morze Czarne przez Wisłę – San – Dniestr – Prut – Dunaj*, Warszawa 1938.
- Kozińska-Witt Hanna, *Die galizische Selbstverwaltung und der unternehmerische Geist. Das Problem der öffentlichen Wirtschaftsförderung in einem rückständigen Kronland. Ein Versuch* [w:] *Unternehmer im Russischen Reich. Sozialprofil, Symbolwelten, Integrationsstrategien im 19. Und frühen 20. Jahrhundert*, Wyd. Jörg Gebhard, Rainer Lindne, Bianka Pietrow-Ennker, Göttingen 2006, s. 371–404.
- Marung Steffi, Middel Matthias, Müller Uwe, *Territorialisierung in Ostmitteleuropa bis zum Ersten Weltkrieg* [w:] *Handbuch einer transnationalen Geschichte Ostmitteleuropas*, Bd. 1: *Von der Mitte des 10. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg*, wyd. Frank Hadler i Matthias Middel, Göttingen 2017, s. 37–130.
- Matakiewicz Maksymilian, *Budownictwo wodne*, cz. 1, Lwów 1911 (manuskrypt).
- Matakiewicz Maksymilian, *Drogi wodne w Polsce*, Lwów 1917.
- Matula Jan, *Äusserung des Wasserdepartments der k.k. Statthaltereii, betreffend das von der k.k. Bezirkshauptmannschaft in Tarnobrzeg vorgelegte generelle Projekt für den Bau eines Verkehrs- und Winterhafens an der Weichsel nächst dem Eisenbahn-Umschlagsplatze in Nabrzezie / Opinia budownictwa wodnego c.k. Namiestnictwa, dotycząca ogólnego projektu budowy portu dla ruchu przewozowego i przezimowania statków na Wiśle w pobliżu lądowni kolejowej w Nabrzeziu – przedłożonego przez c.k. Starostwo w Tarnobrzegu*, Lwów 1901. Do liczby Namiestnictwa 68.926 z r. 1899.
- Matula Jan, *Zadania ekonomiczne na polu krajowego gospodarstwa wodnego i komunikacyjnego*, cz. 1: *Drogi wodne*, Lwów 1907, s. 1–38 [przedruk z „Czasopisma Technicznego” 1906, nr 18–24].
- Memoriał Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie o noweli ustawy o budowie dróg wodnych w Austrii z 11 czerwca 1901 Dz.p.p. Nr 66, wniesionej przez c.k. Rząd z końcem grudnia*

- 1911 w *Izbie Posłów pod tytułem: Entwurf eines Gesetzes [...]*, „Czasopismo Techniczne” 10, 10.10.1912, s. 1–14.
- Nadolski Otto, *Kanał żegluga Dunaj – Odra – Wisła – Dniestr*, „Przegląd Techniczny” 1913, 69, s. 285–288.
- Niedzielski T[adeusz], *Budowa kanału galicyjskiego*, „Tygodnik Ilustrowany” 1914, 24, s. 469–471.
- Pakies Józef, *Wpływ gminy na sprawę mieszkań*, Kraków 1905.
- Piskaček Ottokar, *Die Donau als Rückgrat eines mitte europäischen Wasserstrassennetzes*, Wien–Leipzig 1917.
- Program i warunki konkursu na plan regulacyi Wielkiego Krakowa*, „Architekt” 1910, 6–8, s. 88–90
- Przeorski Tadeusz, *Kraków współczesny* [w:] *Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. Karol Rolle, Kraków 1931, s. 583–663.
- Przeorski Tadeusz, *Rozszerzenie granic stoł. król. Miasta Krakowa w latach 1900–1915* [w:] *Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. Karol Rolle, Kraków 1931, s. 201–584.
- Purchla Jacek, *Jak powstał nowoczesny Kraków*, Kraków 1979.
- Purchla Jacek, *Miasto a rzeka* [w:] tegoż, *Kraków prowincja czy metropolia*, Kraków 1996, 11, s. 117–122.
- Purchla Jacek, *Problemy rozwoju przestrzennego Krakowa w okresie autonomii galicyjskiej* [w:] *Rozwój przestrzenny miast galicyjskich położonych między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej*, wyd. Zbigniew Beiersdorf i Andrzej Laskowski, Jasło 2001, s. 43–55.
- Puttkammer Joachim von, *Osmittleuropa im 19. und 20. Jahrhundert*, München 2010.
- Rolle Karol, *Wstęp* [w:] *Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. Karol Rolle, Kraków 1931.
- Rosłoński Romuald, *Droga wodna Odra – Wisła – Dniestr*, Kraków 1911.
- Rożański Adam, *Żegluga śródziemna i drogi wodne*, Lwów 1920.
- Rybczyński Mieczysław, *Regulacja rzek*, Lwów 1916.
- Sax Emil, *Nicht galizische, nicht innerösterreichische: europäische Kanäle! Eine Flugschrift zur Kanalfrage*, Wien 1911.
- Sieger Robert, *Das Ende der österreichischen Kanalprojekte*, „Geographische Zeitschrift” 1910, 12, s. 701–703.
- Sikorski Rudolf, *Rozszerzenie granic stoł. król. Miasta Krakowa w latach 1909–1914*, cz. II [w:] *Kraków. Rozszerzenie granic 1909–1915*, wyd. Karol Rolle, Kraków 1931.
- Sikorski Tadeusz, *Projekt przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków 1904.
- Sikorski Tadeusz, *Przedłożenie o drogach wodnych*, Kraków 1901.
- Sikorski Tadeusz, *Sprawozdanie o alternatywnym projekcie przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków 1906.
- Sikorski Tadeusz, *Sprawozdanie o projekcie przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków 1904.
- Smrček Antonín, *Der Pardubitz-Prerau-Krakauer-Kanal und seinen Zusammenhang mit dem Donau-Oder-Kanal*, Berlin 1904.
- Smrček Antonín, *Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte Donau-Elbe, Donau-Oder und Donau-Weichsel*, Groß-Lichterfelde 1909.
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1901*, Kraków 1902 (*Sprawozdanie 1901*).
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1902*, Kraków 1904 (*Sprawozdanie 1902*).
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 11 za rok 1904*, Kraków 1905 (*Sprawozdanie 1904*).
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 12 za rok 1905*, Kraków 1906 (*Sprawozdanie 1905*).

- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 13 za rok 1906, Kraków 1907 (Sprawozdanie 1906).*
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 14 za rok 1907, Kraków 1908 (Sprawozdanie 1907).*
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 15 za rok 1908, Kraków 1910 (Sprawozdanie 1908).*
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 16 za rok 1909, Kraków 1911 (Sprawozdanie 1909).*
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 17 za rok 1910, Kraków 1913 (Sprawozdanie 1910).*
- Sprawozdanie z czynności i z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie. Rocznik 18 za rok 1912, Kraków 1913 (Sprawozdanie 1912).*
- Sprawozdanie z publicznego posiedzenia Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie z dnia 27. Marca 1900 [Kraków 1900].*
- Sprawozdanie z publicznych posiedzeń Izby Handlowej i Przemysłowej w Krakowie za rok 1899, Kraków 1900 (Sprawozdanie 1899).*
- Turnock David, *Economy of East-Central Europe 1815–1989. Stages of Transformation in a Peripheral Region*, London 2006.
- Willfort M., *Die Wasserstrassen in Österreich*, „Der Bautechniker“ 1911, 12, s. 257 n.
- Wojtkiewicz Michał, *Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu*, Warszawa 1934.

**“[...] when the old Wawel Castle is surrounded by the waters of the canal”.
Uncompleted waterway connecting the Danube, Vistula and Dniester rivers**

Summary

The construction of a canal linking the Danube and Vistula was decided by the 1901 Canal Act. Initially, the canal was only planned and discussed in the press. It was not until 1911 that the construction actually began, which was presented in the media as a political victory for the Polish Circle. By the end of the Great War, only a fraction of the original plan had been realised. The city of Kraków benefited most from the sewerage system and flood protection. The author presents the successive phases of the project and presents the context of events from the perspective of Kraków's elite, particularly the Jewish politicians active in the Chamber of Commerce and Industry.

Keywords: Galicia, Kraków, water transport, Chamber of Commerce and Industry, Jewish politicians